BĂTĂLIA

marcel jullian

ANGLIEI

Lei 8,75

CUPRINS

Cuvînt înainte 9
În loc de prefață 15
I. Bătălia pentru Anglia nu va avea loc 19
II. Vremea cucului 33
III. Studiul albastru... 48
IV. Soseşte... 62
V. Vapoare şi oameni 74
VI. Ziua vulturului 86
VII. Un anume 13... 104
VIII. Joia neagră 116
IX. „Niciodată atît de puţini oameni..." 135
X. Pentru cîteva bombe... 149
XI. Lupte cîineşti 161
XII. Un week-end nenorocit 178
XIII. Marea cotitură 190
XIV. O mare premieră 206
XV. Ziua lui Churchill 225
XVI. Leul de mare şi-a dat sfîrşitul 241

În loc de epilog 265

CUVÎNT ÎNAINTE

„Bătălia Angliei" — denumire sub care este cunoscut ansamblul de operaţii militare desfăşurate în spaţiul aerian britanic în toamna anului 1940 — constituie tema unei bogate literaturi memorialistice şi istoriografice. Personalităţi politice, comandanţi militari, simpli combatanţi, reporteri de război şi, în sfîrşit, istorici au prezentat în scrierile lor diversele faze ale acestei încleştări dramatice de pe cerul Angliei şi au analizat factorii care i-au determinat deznodămîntul. În şirul numeros al autorilor care au consacrat bătăliei Angliei lucrări speciale sau i-au acordat un spaţiu larg în cuprinsul operelor lor, cei mai iluştri sînt, desigur, Winston Churchill şi feldmareşalul Allan Brooke. Memoriile lor înfăţişează acest important moment al istoriei celui de-al doilea război mondial din perspectiva cuprinzătoare a responsabilităţilor pe care le deţineau în amintita dificilă perioadă a istoriei britanice : prim-ministru unul, comandant suprem al forţelor engleze din metropolă celălalt. Evenimentele politice şi militare din toamna anului 1940 sînt relatate de cele două personalităţi engleze în cadrul larg al unei viziuni europene şi mondiale a conflictului anglo-german ; de la 10, Downing Street [1] şi de la postul de comandă al *Home Force*, bătălia Angliei a fost văzută mai mult în aspectele ei politice şi strategice decît în cele umane. Cartea lui Marcel Jullian, pe care Editura politică o oferă astăzi, în traducere, cititorului

[1] Reşedinţa oficială de la Londra a primului ministru al Angliei.

roman, înfăţişează bătălia pentru Anglia în primul rînd din unghiul de vedere al soldatului de rînd. În paginile cărţii de faţă, protagoniştii celor două tabere cedează de cele mai multe ori locul participanţilor direcţi la bătălie ; autorul nu a urmărit să dea o expunere sistematică a luptelor desfăşurate deasupra Angliei în vara şi toamna anului 1940, ci să-l introducă pe cititor în lumea ostaşului confruntat în fiecare clipă cu prezenţa tragică a morţii.

Istoria bătăliei Angliei scrisă de Marcel Jullian este în primul rînd o istorie trăită, o istorie umană a acestui episod al celui de-al doilea război mondial. Concepută astfel, bătălia Angliei se fărîmiţează într-o puzderie de lupte sau dueluri individuale ai căror eroi sînt în primul rînd piloţii englezi şi aparatele conduse de ei — *Spitfire şi Hurricane* — care aveau să repurteze biruinţa. Printr-o succesiune de flash-uri, cititorul este deplasat rapid de la Bentley Priory la Karinhall — reşedinţele şefului Fight Command-ului şi, respectiv, Luftwaffe-ului —, de la aerodromurile engleze la cele germane. Directivele, planurile sau ordinele comandamentelor ori statelor-majore reţin mai puţin atenţia autorului, ale cărui preocupări se îndreaptă în chip covîrşitor spre atitudinile şi reacţiile piloţilor din cele două armate angajate în luptă. O senzaţie de viu, de autentic, de participare directă la episoadele descrise se imprimă cititorului la lectura paginilor lui Marcel Jullian. Ea este rezultatul largii anchete întreprinse de autor, care nu s-a mărginit la consultarea bibliografiei temei alese, ci a interogat direct pe martorii evenimentelor descrise şi a izbutit să reconstituie astfel participarea emotivă şi mentală a fiecărui individ la unul din marile momente ale istoriei contemporane. Dar tocmai această modalitate preferată de autor îngustează uneori perspectiva de înţelegere a faptelor relatate şi obligă la unele lămuriri de neapărată necesitate pentru cunoaşterea mai aprofundată a evenimentelor care fac obiectul lucrării.

În vara anului 1940, Reichul nazist părea invincibil. Sub loviturile germane, Polonia sucombase, după o rezistenţă eroică, în septembrie 1939 ; în primăvara anului următor, Danemarca şi Norvegia erau ocupate de unităţile Wehrmachtului ; campania din mai-iunie a aceluiaşi an avusese drept urmare căderea Belgiei, Olandei şi a Luxemburgului ; în sfîr-

şit, armistiţiul de la Rethondes pecetluia catastrofa militară a Franţei. În faţa agresiunii naziste, Anglia rămînea pentru moment singură să continue lupta. Oricît ar părea de surprinzător, comandamentul german nu dispunea la sfîrşitul lunii iunie 1940 de nici un plan pentru desfăşurarea unor operaţii militare în insulele britanice. Convins încă din august 1939 că Anglia nu-şi va onora garanţia acordată Poloniei, Hitler nu credea într-o rezistenţă îndelungată a Marii Britanii după eliminarea aliaţilor ei continentali. Faimosul „Halt-Befehl" de la 24 mai 1940, care a îngăduit evacuarea la Dunkerque a 340 000 de soldaţi englezi şi francezi, dintre care 224 000 de englezi (operaţia „Dynamo"), a fost explicat de unii generali germani — explicaţie acceptată şi de cîţiva istorici — prin dorinţa lui Hitler de a oferi Angliei posibilitatea unei soluţionări politice a conflictului anglo-german. După eşecul tentativelor germane de a angaja negocieri cu Anglia, führerul a ordonat, la începutul lunii iulie, O.K.W.-ului[2] să studieze măsurile în vederea unei debarcări în Anglia. La 16 iulie, Hitler a semnat directiva nr. 16, în care îşi arăta intenţia de a pregăti împotriva Angliei o operaţie de debarcare, destinată a fi executată dacă împrejurările ar fi cerut-o. Trei zile mai tîrziu, în faţa Reichstagului el încerca să convingă opinia publică internaţională că este călăuzit de singurul gînd al reinstaurării păcii. Cuvintele agresorului nu puteau însă înşela pe nimeni ; de a doua zi, cabinetul britanic refuza orice discuţie atît timp cît ţările cotropite de hitlerişti nu-şi vor fi recăpătat libertatea.

Refuzul guvernului britanic de a duce tratative exprima voinţa hotărîtă a poporului englez de a lupta împotriva nazismului. În acel moment, mijloacele de rezistenţă ale Angliei erau cu totul restrînse : 24 de divizii, care dispuneau de aproape o mie de tunuri. Corpul expediţionar englez fusese silit să abandoneze la Dunkerque aproape întreg armamentul de care dispunea : la 8 iunie în metropolă se aflau doar 72 de care de luptă de tipul „Matilda" şi 33 de tipul „Crusader" [3]. Ieşeau la iveală consecinţele dezastruoase ale poli-

[2] O.K.W. = iniţialele de la Oberkommando der Wehrmacht (Comandamentul suprem al armatei germane).

[3] *Eddy Bauer*. „Histoire controversée de la deuxième guerre mondiale", vol. II (1940), Monaco, 1966, p. 258.

ticii de conciliere față de agresiunea nazistă. Preocupat să ajungă la un acord cu Reichul nazist, cabinetul Chamberlain neglijase consolidarea și perfecționarea forțelor militare britanice.

Considerată ca o nouă manifestare a egoismului „perfidului Albion", hotărîrea cabinetului de război de la Londra de a nu trimite escadrile engleze în Franța în momentul cel mai critic al ofensivei germane, a asigurat Marii Britanii minimul necesar de forțe aeriene care să-i garanteze securitatea și să-i permită, în toamna aceluiași an, să respingă ofensiva aeriană germană. În aceste momente deosebit de dificile, care evocau în mintea tuturor zilele cînd Napoleon își concentra la Boulogne flota pentru a debarca în insulele britanice, poporul englez a făcut dovada patriotismului și spiritului său de sacrificiu, înscriind o pagină sublimă în istoria țării sale. Materializarea cea mai evidentă a înaltelor simțăminte care au animat poporul englez în această perioadă dramatică au fost desigur rezultatele obținute în producția de război, în primul rînd în cea aeronautică. Astfel, în cursul lunilor iunie-august s-au construit 4 857 de avioane, față de 4 111 cît fuseseră planificate.

În Marea Britanie exista nu numai un popor hotărît să-și apere libertatea, ci și cîteva realizări remarcabile ale tehnicii de luptă care aveau să compenseze inferioritatea numerică a R.A.F.-ului (Royal Air Forces) față de Luftwaffe : e vorba de avionul *Spitfire*, construit de Reginald Mitchell, și de invenția lui Robert Watson Watt, radarul militar.

Bătălia Angliei s-a desfășurat de-a lungul a trei faze în perioada iunie 1940—iunie 1941 [4]. Cea dintîi, desfășurată între 22 iunie și 17 august, s-a caracterizat prin atacuri aeriene asupra convoaielor navale britanice și prin ciocniri între aviațiile de vînătoare deasupra Canalului Mînecii și a Mării Nordului. În cea de-a doua fază, 13 august—6 septembrie, germanii au încercat să dobîndească supremația aeriană prin distrugerea aerodromurilor din sudul și sud-estul Angliei și prin atacarea centrelor industriei aeronau-

[4] Ne orientăm după periodizarea lui Karl Klee, „Die Luftschlacht um England 1940" în „Entscheidungsschlachten des zweiten Weltkrieges", Frankfurt am Main, 1960, p. 75.

tice. Între 7 septembrie 1940—21 iunie 1941 s-a desfăşurat ultima fază a bătăliei Angliei, loviturile aviaţiei germane s-au îndreptat împotriva potenţialului economic şi militar al Marii Britanii, bombardamentele masive executate asupra Londrei şi a altor oraşe engleze urmărind, în acelaşi timp, subminarea moralului populaţiei.

Hitler a făcut din eliminarea R.A.F.-ului condiţia principală pentru realizarea debarcării în Anglia. Eforturile întreprinse de aviaţia germană în cea de-a doua fază a bătăliei, în scopul de a distruge aviaţia de vînătoare britanică, s-au soldat cu un eşec. Între 13 şi 23 august, Luftwaffe a pierdut 290 de aparate faţă de 114 ale R.A.F.-ului ; între 24 august şi 6 septembrie 1940, pierderile germane au fost de 359 faţă de 295 de aparate britanice. În acest meci aerian, scorul a fost aproape în permanenţă favorabil R.A.F.-ului, dar la începutul lunii septembrie *team*-ul englez se apropie de punctul critic al capacităţii sale de luptă. Schimbarea de obiectiv de la 6 septembrie avea să se dovedească fatală pentru Luftwaffe ; abandonînd atacurile asupra aeroporturilor pentru a se concentra asupra capitalei britanice, germanii au oferit un răgaz adversarului, pe care acesta a ştiut să-l folosească pentru a-şi reface forţele. La 15 septembrie, zi care avea să devină data aniversară a bătăliei Angliei, germanii pierd 56 de avioane. Două zile mai tîrziu, cu prilejul unei consfătuiri militare la cancelaria Reichului, participanţii constată că aviaţia britanică îşi menţine capacitatea de luptă. Acţiunilor Fight Command-ului li se alăturau atacurile întreprinse de Bomber Command asupra vaselor şi ambarcaţiunilor germane concentrate în porturile franceze, în vederea executării operaţiunii „Leul de mare". La 19 septembrie debarcarea este amînată sine die, iar la 12 octombrie Hitler anunţă colaboratorilor săi că problema debarcării va fi din nou studiată în primăvara anului următor.

Trecerea în arhivă a „Leului de mare" nu a însemnat încetarea atacurilor aeriene asupra Angliei.

Începînd de la data de 6 septembrie 1940, Londra a fost bombardată 57 de nopţi consecutiv ; la 9 decembrie 1940 Londra o fost supusă atacului aerian german timp de 24 de ore ; în noaptea de 14 spre 15 noiembrie 1940, 437 de bombardiere germane au aruncat asupra oraşului Coventry tone

de bombe incendiare, 394 de tone de bombe explozive şi 127 de mine paraşutate.

Intensitatea bombardamentelor germane nu a putut clinti însă voinţa de rezistenţă a poporului englez. Cu sînge rece şi umor tipic britanice, locuitorii Angliei au înfruntat primejdiile. O statistică făcută la Londra în perioada bombardamentelor germane a arătat că 64% din londonezi nu-şi părăseau paturile în timpul atacurilor nocturne decît în momentul cînd exploziile bombelor deveneau foarte apropiate[5]. În ciuda epuizării fizice provocate de atacurile de noapte şi de dificultăţile de aprovizionare, populaţia Angliei şi-a continuat munca şi lupta la posturile ce-i fuseseră încredinţate. În acele zile, populaţia Angliei a făcut dovada patriotismului şi eroismului său. De la un capăt la celălalt al ţării, bărbaţi şi femei, tineri şi vîrstnici, militari şi civili s-au pregătit să dea riposta agresorului nazist. Lucrînd în fabrici şi uzine unde se plămădeau armele victoriei, instruindu-se în pregătirea militară, donînd ţării economiile lor pentru a sprijini efortul de înarmare, fiecare englez a devenit un combatant al luptei antifasciste. Într-un moment cînd Anglia se afla singură în faţa Reichului nazist, poporul britanic a înfruntat cu spirit de sacrificiu şi curaj una din cele mai puternice armate din istoria militară a lumii. Jertfele nu au fost puţine ; bombele germane au secerat zeci de mii de vieţi şi au distrus sau avariat monumente şi clădiri care făceau mîndria englezilor. Lupta împotriva Germaniei hitleriste a devenit un adevărat război popular, pentru că fiecare englez ştia ce înseamnă pentru ţara sa robia nazistă. Agresorul s-a lovit de rezistenţa unui popor care a făcut din libertate bunul său cel mai de preţ.

Cartea lui Marcel Jullian este de fapt un omagiu adus celor 1 000 de piloţi englezi care au făcut dovada că invincibilitatea Wehrmachtului nazist era un mit. Să nu uităm însă că fără efortul milioanelor de englezi de a păstra şi spori forţa Angliei, bravura acestor piloţi nu ar fi adus singură victoria. Adevăratul biruitor în bătălia Angliei este poporul britanic.

FL. CONSTANTINIU

[5] Drew Middleton în *„Historia"*, nr. 226, 1965, p. 404.

ÎN LOC DE PREFAȚĂ

Datorez această carte colonelului Rémy. El m-a îndemnat s-o scriu și a făcut să mi se deschidă toate ușile în Anglia ; fără dînsul nu m-aș fi încumetat niciodată s-o fac. Colonelul Rémy este obișnuit cu rețelele. De la Paris la Londra a făcut să funcționeze o filieră, ale cărei verigi au fost colonelul Passy, colonelul Guy Westmacott, *Air-Marshal* [1]-ul sir John Salmond și, în sfîrșit, *Air Chief Marshal* [2]-ul sir Charles Elworthy, actualul comandant-șef al Forțelor aeriene britanice. Le sînt tuturora profund recunoscător.

La *Fighter Command* [3]-ul de la Stanmore, care a fost creierul bătăliei pentru Anglia, unde m-a primit *Air-Marshal*-ul sir Douglas Morris, colonelul Williams de la *Intelligence Branch* [4] mi-a încredințat prețioasa sa documentație personală, secretă la acea dată. Comandantul de escadrilă Moorat mi-a făcut cunoscute diferitele aspecte ale Bentley Priory-ului. La Hillingdon House (lîngă Uxbridge), *Air Commodore* [5]-ul Thompson, povestindu-mi amintirile sale din timpul bătăliei, m-a făcut să înțeleg mai bine problemele care opuneau atunci grupurile 11 și 12. De altfel, lui îi datorez faptul că m-am familiarizat cu *Ops'room* [6]-ul, rămas

[1] Mareșal al aerului.
[2] Mareșal-șef al aerului.
[3] Comandamentul aviației de vînătoare.
[4] Secția de informații.
[5] Comandor de aviație.
[6] Prescurtare din Operations'room (punctul de comandă).

intact, de unde au plecat ordinele spre escadrilele care au doborît 1 300 din cele 1 733 de aparate germane distruse

La Biggin Hill, cu al său aerodrom stindard și martir, „Manston cel făcut praf", datorez totul *Air-Commodore*-ului Deacon Elliot, care, cu o prietenoasă simplitate, mi-a arătat urmele luptelor, popota rămasă aceeași, ca și faimoasa capelă a piloților. În plus, mi-a dat o deosebită dovadă de încredere, îngăduindu-mi să folosesc însemnările sale luate zi de zi, necunoscute pînă atunci.

La Londra, documentarea mi-a fost înlesnită de *Air-Commodore*-ul J. Wallace din Ministerul Apărării, de *Wing Commander* [7]-ul K. Stevens, de domnul L. A. Jackets, șeful secției istorice a Forțelor aeriene britanice, expert necontestat al bătăliei, și de domnul Rigby, bibliotecar și arhivist al lui *Imperial War Museum* [8]. În sfîrșit, mulțumesc piloților, îndeosebi *Air Commodore*-ului Deacon Elliot, *Air Commodore*-ului Alan Deere, care și-a dat osteneala să dicteze pentru mine impresiile asupra bătăliei, pe care nu le inclusese în cartea sa, *Wing Commander*-ului John Hemingway, care a căutat și a regăsit pentru mine jurnalul său de bord, *Air Commodore*-ului S. B. Grant, precum și comandanților de grupă W. A. Toyne și D. P. Kelly.

La Paris, ambasada Marii Britanii a manifestat o deosebită înțelegere și bunăvoință pentru cercetările și documentația mea mulțumită *Air Commodore*-ului A. L. Winskill, atașat al aerului pe lîngă ambasadă, consilierului de presă D. A. Logan, precum și domnișoarei Winnie M. Towers. Datorez domnului Paul Guilbert informațiile referitoare la Georges Perrin, unul din cei paisprezece francezi care au luat parte la bătălie, iar domnului Marcel Boisot, anumite amănunte privind același subiect.

Trebuie, de asemenea, să mulțumesc colonelului Berlin, atașat al aerului pe lîngă ambasada Republicii Federale a Germaniei la Paris, care mi-a indicat principalele izvoare germane, îndeosebi *Militärgeschichtliches Forschungsamt* [9] de la Freiburg și „Internationale Luftwaffenrevue" [10].

[7] Comandant de aripă.
[8] Muzeul Militar Imperial.
[9] Institutul de cercetări a istoriei militare.
[10] „Revista internațională a aviației de vînătoare".

În sfîrșit, trebuie să arăt tot ce datorez acelor lucrări în care s-a scris, înaintea mea, despre „Bătălie". Menționez, în primul rînd, cartea „The Defence of the United Kingdom" („Apărarea Regatului Unit") de Basil Collier, pe care englezii o apreciază ca pe o „Biblie" a celui de-al doilea război mondial; apoi „The narrow margin" („Hotarul strîmt") de Derek Wood și Derek Dempster, tradusă în franceză sub titlul „Victoria R.A.F.-ului"; „The Sky Suspended" („Cerul suspendat") a lui Drew Middleton, tradusă sub titlul „Londra, prima victorie", și excelenta carte „Strike from the Sky" („Lovitură dată din cer") a lui Alexander MacKee, tradusă în franceză sub titlul „Bătălia Mînecii, bătălia pentru Anglia". Cartea lui Basil Collier „Leader of the few" („Conducătorul celor puțini") mi-a fost prețioasă pentru cunoașterea personalității lui sir Hugh Dowding, la fel ca și „Many Mansions" („Multe clădiri"), aparținînd însuși *Air Chief Marshal*-ului. Piloți ca Richard Hillary, Johnny Johnson, Alan Deere, Ginger Lacey etc., care au lăsat memorii, mi-au ușurat de asemenea mult sarcina.

În ceea ce privește partea germană, în afară de cartea „Die Ersten und die Letzten" („Cei dintîi și cei din urmă") a lui Galland, tradusă în franceză sub titlul „Pînă la capăt cu Messerschmitt-urile noastre", de un interes capital a fost lucrarea lui Cajus Bekker „Angriffshöhe 4 000" („Înălțimea de atac 4 000"). Aici se găsește mai ales telegrama lui Göring din 23 august 1940, încă necitată pînă atunci în vreo altă lucrare. Pentru persoana lui Hermann Göring, lucrările lui Roger Manvell și Heinrich Fraenkel, precum și aceea a lui Emmy Göring, au fost coroborate cu studiile generale asupra celui de-al treilea Reich, procurîndu-mi date deosebit de prețioase despre anumiți oameni.

În fine, colecția de ziare din acea perioadă, mai ales „Times" și „Signal", mi-a furnizat mii de aspecte ale vieții cotidiene în cursul celor trei luni ale bătăliei.

După ce am cercetat toate aceste materiale, ce se cuvenea să fac? Aveam în minte fraza pe care *Air Chief Marshal*-ul Sir Hugh Dowding o înscrisese în raportul său publicat în suplimentul lui „London Gazette": „Orice încercare de a descrie zi cu zi peripețiile bătăliei va avea ca rezul-

tat o poveste mult prea lungă, din care cititorul nu-şi va putea făuri o imagine clară a evenimentului".

Vrafuri de documente diferite, în curs de a fi traduse din engleză şi germană, mi-au îngăduit să-mi fac o primă impresie asupra bătăliei. Atunci am scris o serie de emisiuni radiofonice. Am plecat după aceea din nou în Anglia pe urmele personajelor şi în căutarea locurilor unde acestea au trăit. Am făcut acelaşi lucru şi în nordul Franţei, pentru a încerca să regăsesc acolo urmele prezenţei lui Göring şi a piloţilor lui. Peste tot se iveau martori, şi decorurile reînviau.

Abia atunci m-am hotărît să scriu.

Am căutat să reconstitui bătălia înfăţişînd un noian de fapte, cîteva portrete în mişcare şi examinînd cu atenţie evenimentele din cursul celor trei mari date „oficiale" menţionate de Winston Churchill : 15 august, 15 septembrie şi 27 septembrie, precum şi trei date mai puţin cunoscute, cînd, după părerea mea, s-a hotărît, în afara luptelor, soarta bătăliei pentru Anglia, şi anume : 16 mai, cînd Dowding şi-a rechemat escadrilele din Franţa, 24 august, cînd Londra a fost bombardată din eroare, şi 3 septembrie, cînd germanii au hotărît în mod greşit *Zielwechsel*-ul, adică schimbarea obiectivului.

Dacă am realizat ceea ce mi-am propus, răspunsul îl va da numai cititorul.

Aş dori să aflu că *Air Marshal*-ul sir Hugh Dowding a citit această carte şi că, cel puţin în parte, şi-a recunoscut bătălia.

M. J.

I

BĂTĂLIA PENTRU ANGLIA NU VA AVEA LOC

Pentru englezi bătălia a început la 10 iulie ; pentru germani ea nu s-a dezlănțuit decît la 8 sau chiar la 13 august. Este însă posibil ca ea să fi fost cîștigată încă din ziua de 16 mai.

În acea zi, la cîteva mile nord de Londra, în localitatea Stanmore, la capătul liniei cafenii a *tube*[1]-ului, în clădirea lui Bentley Priory, la al doilea etaj, Air Chief Marshal-ul sir Hugh Dowding se pregătea să coboare în biroul său aflat la parter. Își puse pe cap chipiul de stofă de un albastru ca oțelul, cu cozorocul de piele împodobit cu două rînduri de ceaprazuri din fir, încununat cu insigna R.A.F.[2]-ului și-și verifică ținuta. La cincizeci și opt de ani, șeful *Fighter Command*-ului, stăpînul aviației de vînătoare britanice, își făurise o solidă reputație de austeritate. Era considerat sever față de subordonați și necruțător față de el însuși. Rigid, turnat în uniforma lui, Air Chief Marshal-ul apucă cu o mînă nervoasă clanța ușii. La încheietura mîinii îi străfulgeră o scînteiere aurie. Era singurul lux pe care și-l permitea Dowding : o colecție de butoni de manșetă, care de care mai grei, mai enormi. Trecu pragul ușii. De patru ani de cînd locuia aici o fi observat vreodată existența întregolului încadrat de

[1] Linia de metro.
[2] Forțele aeriene britanice.

ornamentații în relief din lemn poleit de deasupra acesteia ? El înfățișa trei amorași, vestigii ale unui rafinament feminin datorate lady-ei Hamilton, fosta proprietară a casei, pe care aceasta o oferise reginei Adelaida, soția lui Wilhelm al IV-lea [3]. Air Chief Marshal-ul coborî un etaj, străbătu balconul din lemn sculptat aurit, care domina holul printr-o consolă în arc de cerc, asemănătoare unei avanscene de teatru.

„Scoțian blestemat și încăpățînat", spun despre el aceia — și sînt numeroși — care nu-l iubesc. „Stuffy", „înăbușitor", adaugă cei mai ostili. O privire severă, o mustață bogată și regulat tăiată, buza superioară deosebit de subțire, și în rest o înfățișare rămasă foarte tînără, aidoma aceleia a unui vechi militar englez care a servit în Indii, a pilotat vechiturile zburătoare ale războiului din 1914—1918, a fost un jucător „entuziasmat" de polo, rămînînd un excelent trăgător și un schior remarcabil.

Dowding a ajuns la parter. De o parte și de cealaltă a scării, două grupuri de cîte trei grații înconjoară partea de jos a rampei, susținînd două abajururi gălbui cu franjuri roșii. Lumina pătrunde aici prin două imense ferestre cu vitralii, plasate foarte sus și protejate în vederea apărării pasive. O a treia fereastră, mai scundă, dă spre gazonul pe care se profilează un cedru mare, întunecat.

Air Chief Marshal-ul deschide ușa biroului său situat chiar sub balconul în formă de avanscenă. Masa de lucru se află în fața căminului ; camera este sobră, simplă, cu o mare deschidere spre cîmpia Middlesex-ului.

În dimineața aceea, Dowding nu acordă nici o atenție peisajului. Totul este prea calm, prea catifelat în jurul lui Bentley Priory. Ochii de culoarea iazului, ochii nemișcați, ca apele moarte, ai Air Chief Marshal-ului privesc departe, spre Franța, unde băieții lui, piloții escadrilelor de *Hurricane,* sînt angajați într-o bătălie fără cruțare. Ar putea să recite aproape pe dinafară, cu începere din septembrie 1939, însemnările din jurnalele lor de bord. Ar fi o înșiruire neîntreruptă de localități din nordul și estul Franței : Maubeuge, Seclin, Saint-Inglevert, Reims, Lille, Douai, Péronne,

[3] Wilhelm al IV-lea (1765—1837), rege al Marii Britanii.

Le Bourget... iar, începînd din mai, cu cîteva variante cum ar fi cele notate în carnetul pilotului S. A. Hemingway :

„10 mai. Doborît un *Heinkel 111*".

„11 mai. Lovit un aparat german deasupra liniilor de la Maastricht. Coborît în Belgia".

O dată cu invadarea Olandei și Belgiei, războiul a început cu adevărat. Știrile primite de pe continent sînt proaste. În zece zile au fost doborîte două sute cincizeci de *Hurricane :* Air Chief Marshal-ul simte cum i se scurg rezervele „ca nisipul într-o clepsidră". Matematician cu experiență, Dowding își face calculele ; le înșiră pe zece puncte, în două pagini, care vor fi dactilografiate, purtînd referința FC/S 19 048 și transmise la Londra cu mențiunea SECRET :

1. — Am onoarea a mă referi la comunicările foarte serioase făcute recent cu privire la unitățile de luptă pentru apărarea patriei, în vederea stăvilirii invaziei germane de pe continent.

2. — Nădăjduiesc și cred că armatele noastre mai pot fi victorioase în Franța și în Belgia, dar trebuie avută în vedere și eventualitatea că ele ar putea fi învinse.

3. — În acest caz, presupun că nu va exista cineva care să nege că Anglia va continua să lupte chiar dacă restul continentului european s-ar afla sub stăpînirea germanilor.

Air Chief Marshal-ul își aliniază cifrele :

„S-a hotărît că cincizeci și două de escadrile constituie forța minimă necesară apărării țării. În prezent, forța mea a fost redusă la echivalentul a treizeci și șase de escadrile. Comandamentelor aliate de pe continent ar trebui să le fie clar că nici un avion aparținînd de *Fighter Command* și care nu este prevăzut în limita fixată nu va fi trimis pe celălalt mal al Mării Mînecii, oricît de desperată ar putea fi situația". Mai departe, el insistă asupra faptului că escadrilele lui staționate în Franța sînt la limita epuizării și că cu cît va trimite mai multe, cu atît pierderile vor fi mai grele, iar cererile de întăriri mai presante. În concluzie, consideră că Anglia, dacă-și păstrează forțele aeriene, maritime și terestre, va putea să continue singură războiul un anumit timp, dacă nu chiar nelimitat. Dimpotrivă, dacă ea se va lăsa tîrîtă să-și irosească forțele în încercări desperate de a remedia situația din Franța, înfrîngerea din această țară

va aduce după sine înfrîngerea „completă și iremediabilă" a Angliei.

Semnat : „H.G.T. Dowding".

Cîteva zile mai tîrziu, neliniștit de faptul că n-a primit asigurările cerute, Air Chief Marshal-ul solicită și obține autorizația de a-și expune personal teza în fața cabinetului de război. Demersul îi va fi, fără îndoială, înlesnit de dorința, exprimată de către primul ministru, de a cunoaște părerile diferiților șefi de stat-major asupra situației militare a Marii Britanii în fața unei „anumite eventualități".

De cînd Dowding își expediase scrisoarea, războiul a căpătat un nume și se chema Dunkerque, unde floarea armatei britanice a fost zvîrlită în Marea Mînecii. Cînd a aflat despre aceasta, Air Chief Marshal-ul și-a încruntat sprîncenele, căci își trimisese acolo piloții cu ordinul precis de a reveni pe insulă imediat după terminarea misiunii. Fuseseră păstrate în rezervă doar două escadrile, toate celelalte fiind angajate.

Șefii de stat-major erau în unanimitate de părere că Germania are „aproape toate atuurile în mînă". Pentru ei, adevărata problemă era de a ști „dacă moralul populației engleze, civili și militari, va putea să țină piept superiorității numerice și materiale a adversarului". La această întrebare precis formulată de Winston Churchill, ei au răspuns : „Credem că da".

Dowding părăsește Stanmore, îndreptîndu-se spre Londra. Imobilele capitalei sînt înconjurate cu saci cu nisip. Barajele de baloane stau suspendate în văzduhul liniștit. Localurile publice sînt pline, însă fiecare se arată preocupat. S-ar spune că toți locuitorii Londrei sînt ocupați cu lucrări de primă importanță într-un minister ținînd de apărarea națională. Cu toate acestea, se vorbește de concediul din august, însă toți sînt de acord că nu se va putea merge pe coasta de vest, căci acolo se aude prea des bubuitul tunului.

Air Chief Marshal-ul este ascultat „cu curtoazie și simpatie". El pleacă după ce i s-a dat asigurarea că nici un alt avion nu va fi trimis ca întărire pe continent, „cu excepția celor necesare acoperirii evacuării finale".

Reîntors la Stanmore, își regăsește cedrii și vechile ornamentații de lemn, umbra lady-ei Hamilton ; iunie însă se apropie, și pe covoarele de iarbă narcisele se ofilesc...

* * *

La 31 mai, Marea Britanie își pune uniforma de război. Toate plăcile indicatoare, toate bornele kilometrice, toate numele străzilor, ale gărilor sau ale satelor sînt înlăturate. Iluminarea gărilor se face cu lămpi albastru-verzui camuflate, ale căror raze slabe aruncă chiar sub ele, pe peron, o lumină de acvariu. În compartimentele cu perdelele lăsate, becurile n-au mai mult de zece lumini. Două săptămîni mai tîrziu, guvernul interzice și tragerea clopotelor la biserici. Ele nu vor mai trebui folosite decît în caz de pericol aerian grav. O liniște neobișnuită se întinde asupra cîmpiei engleze. Războiul, care de obicei se manifestă prin vacarm, pune stăpînire pe viața cotidiană prin liniște. Mii de biserici amuțesc. Pe jumătate oarbă și surdă, Marea Britanie, asemenea acelor „terrae incognitae" de pe vechile planisfere, a devenit insula fără glas și fără chip.

În Franța, evenimentele se precipită. La 14 iunie cade Parisul. Trei zile mai tîrziu, guvernul format de mareșalul Pétain cere armistițiu. În aceeași zi, de pe aerodromul de la Mérignac, aproape de Bordeaux, decolează un avion *Handley Page*, îndreptîndu-se spre Anglia și avînd la bord zece aviatori francezi, printre care și pe sublocotenentul de la Brière. Acesta îl va întîlni acolo pe sergentul de Mozay, care cu două zile în urmă, la Nantes, se urcase într-un avion al R.A.F.-ului.

La 18 iunie, viitorul conducător al Franței libere lansează apelul său : „Eu, generalul de Gaulle, în prezent la Londra, invit pe ofițerii și soldații francezi... să ia legătura cu mine". Este unul dintre momentele cele mai critice pe care le-a cunoscut Marea Britanie de la stabilirea taberei lui Napoleon la Boulogne în vederea invaziei și de la criza din 1588 [4] încoace. Winston Churchill, urmașul Marlborough-

[4] An în care Invincibila Armada, pornită să invadeze Anglia, a fost distrusă de o furtună și de flota britanică.

ilor, se fotografiază şezînd, cu trabucul între degete, cu o cască plată pe cap şi cu mîinile odihnind pe genunchi. Toată greutatea lumii libere apasă pe umerii lui şi, pozînd în faţa obiectivului, a găsit atitudinea ţăranului la capătul unei zile de muncă istovitoare. Pe masa de al cărui colţ stă sprijinit şi-a lăsat pălăria şi bastonul — natură moartă a unui timp de pace. Cu cîteva ore mai înainte, el se ridicase în banca sa din Camera Comunelor. Conştient că reprezintă o ţară veche, una din cele mai tradiţionaliste din Europa, cu o monarhie seculară, cu un puternic imperiu, cu o marină stăpînind sfidător mările, el a vorbit ca un căpitan fixat solid în stînca unei insule atunci cînd se stîrneşte furtuna :

„Generalul Weygand declară că bătălia pentru Franţa a luat sfîrşit. Eu mă aştept să înceapă bătălia pentru Anglia".

La Bentley Priory, Dowding îşi reface calculele şi pregăteşte cu grijă ordinea de luptă a *Fighter Command*-ului, care prevede ca de aici înainte să cuprindă patru grupe echipate, după modelul escadrilelor, cu avioane *Hurricane*, *Spitfire*, *Défiant* şi *Blenheim*. Cuvîntarea primului ministru n-a avut darul de a-l surprinde. El ştie că a văzut limpede încă cu o lună mai devreme şi este obişnuit să-şi exprime părerile mai puţin conformiste. „Încă din copilărie — spune el — n-am acceptat niciodată ideile numai pentru că erau ortodoxe. În consecinţă, m-am găsit adesea în opoziţie cu unele puncte de vedere în general admise. Dacă privesc înapoi, îmi spun că, în ansamblu, n-a fost un lucru rău..."

În Camera Comunelor, unde se mai poartă jachetă şi guler tare, în sala cu lambriuri din lemn de culoare deschisă, Winston Churchill îşi termină cuvîntarea :

„Să ne comportăm astfel încît, chiar dacă Imperiul şi Commonwealthul ar dura o mie de ani, oamenii să poată spune : a fost cea mai frumoasă perioadă a lor".

În aceeaşi zi, la München, Adolf Hitler avu o întrevedere cu Benito Mussolini, care la 10 iunie tîrîse Italia în conflict. Führerul nu se lăudă în gura mare cu victoria. Manifestă chiar o anumită rezervă, dusă pînă acolo, încît, după afirmaţia contelui Ciano, ducele fusese decepţionat de întrevedere. „Hitler se temea ca pacea să nu fie prea aproape — scrie ginerele lui Mussolini — şi să vadă încă o dată spulberîndu-se visul irealizabil al vieţii sale : gloria pe

cîmpul de luptă...“ Această impresie era atît de puternică, încît Ciano i-o comunică omologului său, ministrul afacerilor externe al Reichului, von Ribbentrop :

— Ce preferă Germania în momentul de față, pacea sau războiul ?

— Pacea, răspunse Ribbentrop.

S-ar putea ca aceasta să fi fost o atitudine de fațadă destinată aliatului italian și, prin el, opiniei publice internaționale, însă o frază a lui Hitler adresată credinciosului său Göring, șeful Luftwaffe[5]-ului, dezminte acest lucru :

— Războiul s-a sfîrșit, Hermann. Cu Anglia voi ajunge la o înțelegere.

La 22 iunie intră în vigoare armistițiul franco-german. „Iată — scrie Jean Giraudoux la Bordeaux —, radioul îl anunță, ei l-au semnat... Mulțimea ascultă, se oprește, pentru prima oară se oprește, căci mersul neîntrerupt în cerc din această piață era încă fuga, mimarea fugii... Se opresc aici cei care continuau pe jos strania lor călătorie, acel bătrîn venit din Lisieux într-o roabă, cocoșatul sosit de la Vincennes pe un cal de călărie, maicile venite de la Amiens într-un dric... Pentru prima dată, exodul se oprește...“

Între 22 iunie și primele zile ale lunii iulie mai evadează încă doisprezece piloți, cu avionul sau pe mare, luînd cu ei vechi aparate *Simoun* sau *Goéland*, strecurîndu-se în uniforme de împrumut printre trupele poloneze dintr-un transport al Grațioasei Sale Maiestăți. Ei se numesc Scitivaux, Guérin, Mouchotte, Fayolle, Labouchère, Bazin, Blaize, Bouquillard, Choran, Lafont, Montbon și Perrin. Împreună cu La Brière și Mozay, ei vor forma micul nucleu de aviatori francezi care, alături de piloții britanici, canadieni, neozeelandezi, australieni, belgieni, polonezi și cehi, vor participa la bătălie. „M-am gîndit — scrie Labouchère — că, dacă Anglia va fi învinsă, voi fi salvat pe cît posibil mai mult din onoarea franceză ; dacă Germania va fi bătută, ei bine, acești francezi care au continuat lupta vor avea un cuvînt de spus și vor reface Franța. Noi reprezentam o poliță de asigurare pentru Franța“.

[5] Aviația de vînătoare germană.

Pentru moment, în mod paradoxal, la ordinea zilei pare a fi pacea. Cele mai fantastice ştiri circulă prin ambasade. Se spune că regele Suediei ar servi ca mediator între nişte trimişi reuniţi la Stockholm ; se afirmă că ducele de Alba a intrat în legătură cu Foreign Office-ul din Londra ; se vorbeşte despre o intervenţie hotărîtoare a papei... Zvonul cel mai persistent însă este cel după care prinţul de Hohenlohe ar fi luat contact, prin intermediul lui Carl Burckhardt şi al ambasadei Elveţiei la Londra, cu d-l Kelly, ambasadorul Marii Britanii la Berna.

În tabăra germană, Hitler îşi afirmă în mai multe rînduri convingerea că o suspendare a luptelor este iminentă. El declară generalului von Kleist, venit să-l întîmpine pe aeroportul din Cambrai :

— Englezii nu vor mai relua niciodată acest război.

Iar şefului său de stat-major, Halder :

— Credeţi-mă, Anglia îşi toarnă apă în propriul vin.

Apoi dă ordin ca Berlinul să se pavoazeze în cinstea victoriei, iar toate clopotele să sune.

În tabăra engleză, Winston Churchill arată încă de la 28 iunie, într-un mod precis, ministrului său de externe, Anthony Eden, voinţa implacabilă a Angliei de a continua lupta :

— Sper că-l vom face pe nunţiul papal să înţeleagă în mod clar că nu dorim nici o informaţie despre condiţiile unei păci cu Hitler şi că este categoric interzis agenţilor noştri să întreţină cea mai mică iluzie în acest sens.

Nepăsător la tot ceea ce nu reprezintă ordinea de bătaie a *Fighter Command*-ului său, Dowding îşi instalează pionii pe tabla de şah : escadrilele 43, 145 şi 601 la Tangmere, escadrilele 79 şi 32 la Biggin Hill... Îşi pune bateriile de apărare antiaeriană, reflectoarele, barajele de baloane, radarele — această armă magică a Marii Britanii — în legătură cu generalul-locotenent sir Frederick A. Pile, comandantul apărării antiaeriene. Seara se urcă în camera sa, în care se închide. Îşi numără în repetate rînduri efectivele ; deschide fereastra spre noaptea de afară. Jos, bătrînul pămînt respiră prin toţi arborii săi, prin fiecare fir de iarbă, încă liniştit, încă neamenințat. Air Chief Marshal-ul trage perdelele. Uneori i se întîmplă să deschidă un sertar, de unde ia

un dosar doldora de tăieturi din ziare și le citește. Sînt mai bine de douăzeci de ani de cînd a inaugurat acest dosar și-l ține la zi. Îl obsedează problema supraviețuirii. De fiecare dată cînd această temă este tratată într-un articol, el îl taie și-l clasează. Ceea ce se petrece după moarte, viața „de pe tărîmul celălalt", comunicarea cu spiritele sînt tot atîtea întrebări pasionante pe care Dowding le examinează cu privirea sa înșelător rece de om de știință. Nu declarase el oare într-o zi unui prieten că descoperise perpetuum mobile ; iar cînd interlocutorul i-a atras atenția că nu este primul care crede acest lucru, nu i-a răspuns cu cel mai serios aer din lume : „Da, dar la mine merge !" ?

Lungit sub lambriurile poleite de la Bentley Priory, Air Chief Marshal-ul visează la legăturile lui cu morții. În localurile publice din Londra sau în baracamentele aerodromurilor întunecate de noaptea războiului sînt sute de tineri nepăsători care, mîine, luna viitoare, în cîteva săptămîni vor ști ceea ce se întîmplă după ce ai încetat să trăiești...

La 30 iunie, mareșalul Göring, care mai deține și titlul de mare vînător al Reichului, emite un ordin de luptă :

„Atîta vreme cît forțele aeriene inamice nu sînt înfrînte, imperativul primordial al războiului aerian este de a le ataca în orice împrejurare, ziua ca și noaptea, în aer și la sol, lăsînd de o parte orice altă misiune".

Două zile mai tîrziu, la 2 iulie, mareșalul Wilhelm Keitel, în numele Înaltului comandament al Wehrmachtului, anunță o hotărîre a führerului potrivit căreia „o debarcare în Anglia este posibilă cu condiția ca aviația să-și asigure stăpînirea spațiului aerian și anumite alte obiective să fie îndeplinite în prealabil".

În ziua următoare, 3 iulie, la Berlin, Hitler mărșăluiește pe străzile presărate cu flori. Tineretul hitlerist difuzează o declarație triumfală a doctorului Goebbels, gauleiterul orașului. Un imens *„heil"* îl întîmpină pe führer de îndată ce își face apariția în gara Anhalt și nu-l mai părăsește pe tot lungul drumului pînă la cancelariat. Un delir se dezlănțuie atunci cînd se arată la balconul din Wilhelmstrasse, însoțit de comandanții-șefi ai celor trei armate și de von Ribbentrop. Un cor de tinere fete intonează : „Vom lupta împotriva Angliei". Este încîntător, tot atît de idilic pe cît

e de războinic, aidoma frumoaselor iubiri din legendele germanice :

„Dă-mi mîna ta, frumoasa ta mînă albă,
Căci ne ducem să învingem Anglia..."

Vremea e frumoasă. S-a interzis să se arunce buchete, căci îi displace führerului. Din nou bat toate clopotele.

La aproximativ două mii de kilometri mai la sud izbucneşte drama : flota engleză bombardează navele franceze staţionate în rada portului Mers-El-Kébir. „A fost o hotărîre odioasă, cea mai inumană, cea mai penibilă din toate cele pe care le-am avut de comunicat", recunoaşte Winston Churchill, care conchide : „Trebuia demonstrat însă pînă la evidenţă că cabinetul de război britanic nu se temea de nimic şi nu ar fi dat înapoi de la nimic".

Un act înfricoşător, resimţit cu durere şi furie de toţi francezii, aflaţi în acel moment fie în metropolă, fie în Algeria sau la Londra. Dar dacă lovitura are darul să nimerească în plin Franţa, ea face însă impresie şi asupra germanilor. Generalul Rommel scrie soţiei sale : „Starea de război dintre Franţa şi flota britanică este un fapt fără precedent".

Pentru prima dată de la evacuarea Dunkerque-ului, zarurile de fier ale războiului au fost aruncate. Acum, chiar în tabăra germană nu mai îndrăzneşte nimeni să afirme că „bătălia pentru Anglia nu va avea loc".

Se iau deci toate măsurile pentru declanşarea ei.

Primarul micului sat Le Coudray, la sud de Beauvais, vede sosind automobile cenuşii. Ele se opresc pe uliţa principală. Portierele sînt trîntite ; coboară nişte ofiţeri în uniforma aviaţiei militare germane. Este căutat primarul. D-l Laroche se prezintă. Satul este golit aproape în întregime de locuitorii lui, care au fugit încă din primele zile ale lunii iunie, după ce şi-au încărcat în cărucioare sau căruţe tot ce putea fi transportat. Numai o fermă din zece mai lucrează, restul fiind părăsite.

Ce vor germanii ? Relaţiile dintre ocupanţi şi ocupaţi sînt foarte reci. Ele se mărginesc la cîteva rechiziţii, la cîteva schimburi elementare în natură făcute sub semnul unei antipatii foarte fireşti, în pofida afişelor, lipite la întîm-

plare pe străzi, înfățișînd un soldat din Wehrmacht cu un copil în brațe căruia îi întinde o felie de pîine și sfătuind ca „populațiile părăsite să acorde încredere soldatului german". D-l Laroche se prezintă ; unul dintre ofițeri cunoaște franceza, și discuția se leagă...

Doi kilometri mai la nord se repetă aceeași scenă. D-l Henry Masselin, primarul din Neuville-d'Aumont, primește o vizită... și nu va fi singurul. În curînd devine evident faptul că, în perimetrul delimitat de satele La Boissière, Parfondeval, Le Coudray-en-Thelle, Neuville-d'Aumont și Le Déluge, se pune „ceva" la cale. Regiunea se situează între cele două șosele naționale, 1 și 327, din care una duce la Paris, iar cealaltă la Pontoise. Este împădurită, străbătută de calea ferată Paris-Beauvais și bine alimentată cu apă de băut. Ce pot urmări germanii în acest loc ?

Prima măsură pe care o iau este tăierea căii ferate între Méru, la sud, și Saint-Sulpice, la nord. Se înființează o navetă de autobuz care ia călătorii din cele două gări și îi transportă pe porțiunea de aproximativ doisprezece kilometri într-un sens și în celălalt. Motivul acestei tăieri a căii ferate ? În pădure, nu departe de Coudray, trenul trece printr-un tunel ; germanii l-au zidit la nord cu scopul de a-l transforma într-o ascunzătoare pentru un tren special, care se va putea refugia acolo în caz de alarmă aeriană. În așteptarea acestui tren, trupele de ocupație încercuiesc sectorul. Sînt rechiziționate niște ferme, precum și locuința preotului din Neuville și cafeneaua-tutungerie din Coudray. Peste tot sosesc mașini, e întinsă sîrmă ghimpată, civilii sînt controlați. Își fac apariția feldjandarmii cu plăcile lor metalice pe piept și cîinii lor polițiști. Curînd sosesc camioane întregi cu materiale și muncitori care vin din Compiègne. În pădurea pe care vegetația verii o face de nepătruns și unde circulația este de acum încolo interzisă lucrează zi și noapte aproape trei mii de oameni.

Pentru ce această muncă imensă al cărui scop nu poate fi aflat și care va continua timp de multe săptămîni ? Într-o dimineață, totul devine clar după mai multe semne : un neobișnuit du-te-vino de mașini purtînd fanioane de general, instalarea unui cordon de trupe de o parte și de cealaltă a căii ferate între Méru și Le Coudray, înmulțirea patrulelor pe bicicletă... și apoi, fără îndoială că între ocupanți

și ocupați a funcționat acel al șaselea simț, acel instinct al clarviziunii care face ca cel mai mic gest al temnicerului să fie inteligibil și clar pentru prizonier. Toată lumea bănuiește, toată lumea *știe :* este așteptat mareșalul Göring.

Iată-l pe ulițele satului, la Coudray. Nu se știe dacă a venit pe șosea sau cu trenul său personal. De fiecare dată sau aproape de fiecare dată va fi la fel : agitație neobișnuită, apoi vizita. Trenul special este numit de germani cu numele lui secret *Asia.* El este format dintr-un tren-pilot cu vagoane de călătorie și platforme pentru mașini și din trenul special propriu-zis. Se afirmă că este deservit de 171 de persoane. Flancat la ambele capete de baterii antiaeriene, vagonul lui Göring, încărcat cu plumb pentru a i se amortiza trepidațiile, se compune din două încăperi : un mic birou și o cameră de baie. E urmat de un vagon-salon amenajat cu o instalație cinematografică, de un vagon rezervat comandamentului și de un al patrulea, destinat bucătăriilor și sufrageriei. În timpul bătăliei pentru Anglia, acest tren va mai fi văzut adesea în regiune.

Göring pare să se simtă la largul său. Se zice că el, ca toți oamenii corpolenți, își dă osteneala să fie sprinten. În cămașă, cu o figură deschisă, pășește înconjurat de statul său major, se oprește pentru a arăta cu degetul un cîmp sau o casă, apoi pornește din nou...

E arșiță... De-a lungul potecilor, murele se colorează în negru. Unul dintre ofițerii din suita mareșalului se apleacă și culege una...

Mareșalul este în vîrstă de patruzeci și șapte de ani. La declararea primului război mondial, în august 1914, avea douăzeci și unu de ani și era sublocotenent. Observator, apoi pilot, rănit de două ori în lupte aeriene, a fost numit, imediat după întremare, comandantul celebrei escadrile „von Richthofen", al cărei șef tocmai murise. Obișnuiește să spună că una dintre cele mai frumoase zile din viața sa a fost aceea cînd a primit ordinul „Pentru merit", după ce căpătase deja Crucea de fier clasa I și a II-a. Un document al epocii îl înfățișează împodobit cu aceste trofee. Cu părul blond și obrazul fin, cu linia buzelor perfect conturată,

luminat de doi ochi de un albastru foarte deschis, este prins într-o tunică lungă la două rînduri a cîte șase nasturi și fără centură ; sabia îi atîrnă într-o parte, crucea îi strălucește pe piept, panglica trece de-a curmezișul tunicii, două insigne și Crucea de fier prinse în dreptul inimii, mîinile înfundate în buzunare și talia *subțire*. Göring *subțire !*, iată o imagine aproape de necrezut pentru cei ce l-au cunoscut în pragul celui de-al doilea război mondial, obez, palid, cu gușă și cu o întreagă garnitură de medalii pe piept, astfel cum le-a plăcut fotografilor și apoi caricaturiștilor să-l ridiculizeze. Vechiul document ne dă una dintre cheile cu ajutorul cărora vom putea să înțelegem comportarea mareșalului în timpul bătăliei. Göring ar fi dorit să fie un Siegfried. Avea înfățișarea potrivită, forța, romantismul profund, gustul frumosului, simțul fastului, iar războiul din 1914—1918, în care repurtase douăzeci și două de victorii, îi dădea speranța că aviația triumfătoare ar putea în viitor să țină locul cavaleriei. Pe acest vis, înfrîngerea a căzut ca un duș înghețat. „11 noiembrie — notase el în ultimul său raport. — Armistițiu. Escadrila s-a deplasat la Darmstadt pe timp prost. Ceață".

„Ceață". La fel ca și Germania, Göring se afundase în ceață. A fost văzut participînd la adunări ale foștilor ofițeri, luînd cuvîntul în public, căutînd să reaprindă vechile flăcări mocnind sub cenușă, etalîndu-și decorațiile și rănile. Pe seama lui circulau tot felul de istorisiri neplăcute. Se spunea că-l provocase pe asul francez Nungesser la o luptă în doi deasupra pădurii Houthulst și că la întîlnire venise în mod perfid cu toată escadrila sa. Francezul învinsese, și Göring o luase la fugă. Se mai povestea despre comandantul „circului" von Richthofen că se droga. Era adevărat. Dezgustat de soarta rezervată eroilor de război, Göring, care se exilase în Danemarca și apoi în Suedia, suferea necontenit de pe urma vechilor lui răni. Luase în căsătorie o baroneasă suedeză care divorțase pentru a se căsători cu el și pe care o iubea cu pasiune. Karin asista neputincioasă la chinurile fizice îndurate de soțul ei. O rană — un glonț primit în regiunea abdominală în 1923, în timp ce defila alături de Hitler la München — se infectase. „Toată coapsa lui e năpădită de puroi. Îl doare așa de tare, că-și mușcă perna și geme fără încetare... cu toate că i se face morfină, suferă

mai mult ca oricînd..." Din zi în zi, nevoia de droguri crescuse, imperioasă, exigentă. Siegfried devenise pe nesimțite o femeie bătrînă, obeză, necesitînd internarea la Langbro, la furioși.

Göring putuse de atunci să-l urmeze pe Hitler în cruciada acestuia „împotriva criminalilor din 1918", să participe la teribilele momente ale ascensiunii la putere, să mai cunoască nesiguranța și exilul și să afle știrea morții lui Karin, istovită și epileptică ; în el se frînsese însă definitiv un resort : eroul nu-și mai găsea locul în trupul lui mare, buhăit. Atunci Göring s-a hotărît să sară peste etape, uneori luînd-o chiar înaintea lui Hitler. „Doi și cu doi fac cinci dacă vrea führerul", avea el obiceiul să spună. De cînd triumfase nazismul, căpcăunul de o sută douăzeci și șapte de kilograme făcea pe potentatul. Lacom de plăceri, vanitos, pervertit, el ascundea sub medaliile și uniformele de paradă imaginea tînărului de douăzeci de ani, blond, subțire, gata să moară pentru patrie. Emmy Göring, a doua sa soție, relatează că a doua zi după puciul de la Feldherrnhalle din München, unde fusese grav rănit, Göring se refugiase cu Karin în Italia. Într-o seară, pe cînd asistau împreună la proiectarea filmului „Niebelungii", Hermann căzuse pradă unei asemenea emoții, încît scrîșnise tare din dinți, spărgîndu-și doi din ei. Mereu se manifesta în el același Siegfried, pe care trebuia să-l facă să tacă !

Iar astăzi, în această frumoasă vară a lui 1940, victorios, mareșalul nu se mai putea deplasa fără medicul său militar, fără servitorul Kropp și infirmiera Christa Gormanns. Tare ar mai fi vrut să se poată așeza din nou în fața comenzilor unui avion de vînătoare, dar acum era prea gras ca să se mai poată strecura într-o carlingă. Chiar dacă ar fi reușit s-o facă, nu l-ar mai fi cuprins scaunul. Unii gîndesc să echipeze un aparat cu un dispozitiv care să-i susțină pulpele enorme.

La începutul lui iulie, Göring îl numește pe comandorul Johannes Fink, *Kanalkampfführer,* adică șeful bătăliei pentru stăpînirea canalului, și-l trimite la extremitatea capului Blanc-Nez, pe Canalul Mînecii, în fața Dover-ului, cu ochii spre țintă.

Bătălia pentru Anglia urmează să se declanșeze.

II

VREMEA CUCULUI

În Surrey este vremea cucului. Totuşi, la 21 iunie trebuia să admiţi realitatea : păsările născute în acel an şi-au părăsit cuiburile, lăsîndu-şi dezorientaţi părinţii grijulii să le hrănească. Pentru prima dată ele pleacă atît de devreme, cu mult înaintea datei obişnuite pentru migraţie. S-ar spune că, supunîndu-se unei frici colective, au fugit din sudul Angliei.

La 3 iulie, în norii grei care planează deasupra Mării Mînecii se ivesc alte păsări. Au cîte o cruce neagră vopsită pe aripi şi se năpustesc lacome asupra navelor. *Fighter Command*-ul mobilizează toate escadrilele grupului 11 şi le trimite în urmărirea lor. Comandorul Johannes Fink îşi făcea astfel simţită prezenţa la capul Blanc-Nez.

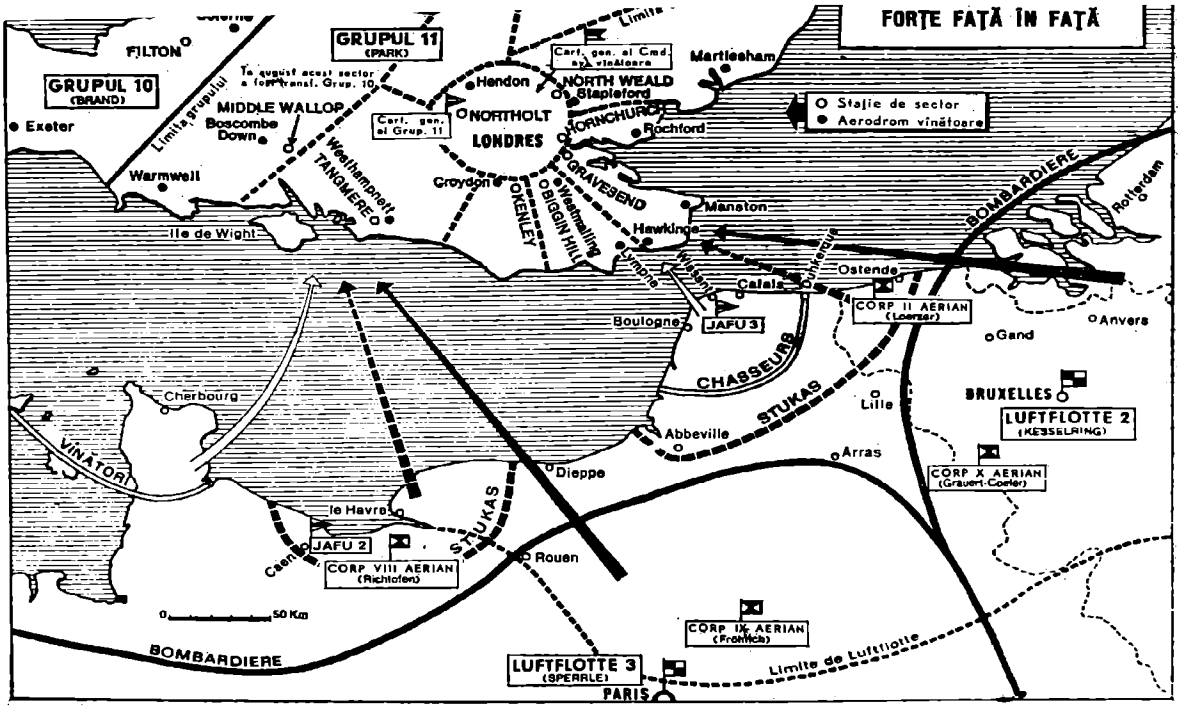
După cum remarcă Alan Deere, pentru vînătorii englezi din escadrila 54, partida este angajată. „Se poate spune — scrie de asemenea sir Hugh Dowding, că bătălia a început în cursul verii lui 1940, atunci cînd germanii, înfrîngînd rezistenţa Franţei, şi-au îndreptat atenţia asupra ţării noastre". Pentru poporul englez însă în întregul lui nu se petrecuse încă nimic în dimineaţa zilei de 9 iulie.

În ziua aceea apărea în „Times" un anunţ despre plecarea prematură a cucilor. Faptul merita consemnat într-o notiţă lîngă poşta cititorilor şi anunţurile de deces, dintre care numai o cincime se refereau la decese survenite în

exercițiul funcțiunii. Știrile, atunci cînd se refereau la război, aveau numai un caracter anecdotic : H. G. Wells protestează împotriva internărilor abuzive ale străinilor refugiați din țările ocupate de naziști. G.B. Shaw face uz de umorul său obișnuit la adresa raționalizării bunurilor de consum : „Fără carne, fără ouă este, la drept vorbind, regimul meu vegetarian. Se poate oare spune însă că în viitor Marea Britanie va fi locuită numai de niște Bernard Shaw ? Ar fi prea frumos !" Mica publicitate oferă proprietăți izolate, cu parcuri, terenuri de tenis și rîuri, „ideale pentru evacuare". La Québec au sosit trei sute de mame engleze cu copiii lor, care se află acum în siguranță. Lady Mosley, sora lui Nancy Mitford și soția lui sir Oswald, șeful naziștilor englezi, a fost arestată. Sommerset Maugham, dat dispărut după căderea Parisului, a sosit la Londra într-o stare de mare istovire. La rubrica „Sport", crichetul este mai mult ca oricînd la ordinea zilei ; în cel mai rău caz, competițiile opun din cînd în cînd echipele locale unor formații militare. Un punct negru : ceaiul a fost raționalizat. Fiecare englez va trebui să se mulțumească de acum încolo numai cu două uncii pe săptămînă.

În general, totul ar merge relativ bine dacă în unele zile și nopți n-ar fi neplăcerea pricinuită de zgomotul sirenelor. Încă în luna iunie, dînd urmare reclamațiilor unui mare număr de cetățeni care se plîngeau că sînt prea des deșteptați din somn fără motiv, guvernul hotărîse să nu se mai sune separat „prealarma" și „alarma" propriu-zisă. Rezultatul nu s-a lăsat așteptat : la 26 iunie, Cardiff a fost bombardat fără ca să fi sunat sirenele. Cu toate acestea, măsura a fost menținută. Englezii continuă să fie de părere că poți foarte bine să duci războiul fără a te lăsa prea mult incomodat de el.

„Pe vremea aceea — scrie Drew Middleton — te mai puteai încă duce să te lungești pe creasta falezelor din Dover și să urmărești din ochi convoaiele de nave care coborau din Marea Nordului". O privire exersată recunoștea, în cele din urmă, dintre vasele convoiului, pe acela asupra căruia se va năpusti în picaj *Staffel*-ul, escadrila de *Stuka*. Germanii apăreau în dispozitiv de trei *Kette* sau patrule de cîte trei aparate zburînd în formație clasică V cu vîrful înainte. La vederea obiectivului se producea o alunecare, urmată


FORȚE FAȚĂ ÎN FAȚĂ
Poziție de sector
Aerodrom vînătoare
GRUPUL 10
(BRAND)
GRUPUL 11
(PARK)
Limita grupului
Cart. gen. al Grup. 11
Cart. gen. al Cmd aer. vînătoare
Limita
FILTON
Exeter
MIDDLE WALLOP
Boscombe Down
Hendon
NORTHOLT
NORTH WEALD
Stapleford
Martlesham
Rochford
HORNCHURCH
LONDRES
Croydon
GRAVESEND
Manston
Hawkinge
Warmwell
Ile de Wight
Tangmere
Westhampnett
OKENLEY
BIGGIN HILL
Westmalling
Lympne
Calais
Boulogne
Ostende
Dunkerque
BOMBARDIERE
Rotterdam
CORP II AERIAN
(Loemar)
JAFU 3
Gand
Anvers
CHASSEURS
STUKAS
BRUXELLES
LUFTFLOTTE 2
(KESSELRING)
Cherbourg
VÎNĂTORI
Abbeville
Lille
Arras
Dieppe
CORP X AERIAN
(Grauert-Coeler)
le Havre
JAFU 2
CORP VIII AERIAN
(Richtofen)
Rouen
0 50 Km
CORP IX AERIAN
(Frankfurt)
BOMBARDIERE
LUFTFLOTTE 3
(SPERRLE)
PARIS
Limita de Luftflotte

de o regrupare, la capătul cărora cele nouă avioane nu mai formau decît un lung lanț oblic, șeful patrulei din stînga devenind comandantul. Apoi, cu aceeași mișcare, aplecîndu-se pe o parte, picau laolaltă asupra țintei în urletul sirenelor lor. Îndată după terminarea atacului, escadrila lua înălțime și reintra în dispozitivul inițial. Putea fi văzută cum se îndreaptă spre continent.

La 4 iulie, informat de ceea ce se pregătește prin lupta din ziua precedentă, *Fighter Command*-ul hotărî ca de atunci încolo fiecare bază de sector să ridice în aer în fiecare zi o patrulă de pe unul din aerodromurile ei înaintate. Pe cerul Mării Mînecii începea patrularea...

La Acklington, la sud de Edimburgh, pilotul Deacon Elliott, din escadrila 72, primește la 6 iulie ordinul de a fi numărul 3 din secțiunea *Red* a patrulei chemate să decoleze. Aleargă spre noul *Spitfire,* care-i fusese afectat, dar acesta refuză să pornească. Atunci sare în avionul P 9 444 al camaradului său Oswald Pigg. Iată-l astfel pe pistă împreună cu coechipierii săi. Pe Marea Nordului este o vreme posomorîtă, și norii atîrnă jos. În formație strînsă, atente să nu piardă contactul cu comandantul lor, cele douăsprezece avioane se afundă în nori ca într-un ghem de vată. Ajuns la altitudinea de 10 000 de picioare, comandantul escadrilei indică în fonie că e momentul să se folosească oxigenul. Deacon Elliott duce mașinal mîna în stînga lui, unde trebuie să se găsească tubul de alimentație. Nu-i acolo. Se gîndește că s-a comis o încălcare a regulamentului, care prevede ca tubul să fie lăsat totdeauna în avion. Într-adevăr, din cauza lipsei de echipament s-a hotărît să se dea un aparat de oxigen pentru fiecare *Spitfire,* nu pentru fiecare pilot. Absența tubului ar trebui să-l stînjenească, însă Deacon Elliott nu se formalizează. Se simte foarte bine. Se gîndește că n-o să mai dureze mult pînă ce vor ieși deasupra bumbacului întunecat în care s-au înfundat avioanele. Pe la 20 000 de picioare își dă însă seama că a rămas împreună cu secțiunea *Red,* dar destul de departe, ca și cum s-ar fi lăsat tîrît spre stînga. Se silește să privească cele două *Spit* din fața lui. Vede cînd două, cînd patru. Uneori ele se dublează și se înmulțesc în fața ochilor săi. Plecîndu-și capul, observă că manșa joacă în toate direcțiile și apoi are senzația că o

forță înfricoșătoare îl strivește în carlingă. Deodată înțelege : aparatul a pornit în vrilă spre pămînt, și rotirile îl țintuiesc de scaunul său. Deacon Elliot este destul de lucid pentru a anunța prin radio situația desperată în care se află. O face fără pic de emoție. Își dă seama că va muri dintr-o clipă într-alta, dar această siguranță nu-i provoacă neplăcere. Împăcat cu lumea, fără să cadă pradă fricii, încearcă o intensă satisfacție. Își spune : iată, sînt pe cale să mor.

Cît timp a durat căderea în cursul acestei nirvana, comparabilă cu beția adîncurilor care pune stăpînire pe scufundătorul submarin ? Deacon Elliot se pomenește deodată sub nori ; o ploaie torențială îi biciuiește parbrizul. Se trezește, zărește pămîntul, se orientează, crede că distinge înălțimile Lamarmuir și coboară în picaj spre coastă, către insula Coquet, iar de aici spre aerodrom.

Spit-ul se supune docil în zbor orizontal, dar, de îndată ce pilotul încearcă să-l încline într-un viraj, deviază periculos. În sfîrșit, Deacon Elliott aterizează de bine, de rău, la Acklington. Sare pe sol și-și privește avionul : s-ar spune că e o haină veche mototolită. Peste tot, metalul a cedat, s-a încrețit, s-a mototolit, iar legăturile aripilor, de obicei drepte, s-au îndoit spre coadă. Așa cum arată, avionul stîrnește admirația tehnicienilor de la *Supermarine* chemați să-l examineze.

Oswald Pigg se înfurie aflînd că cineva s-a atins de frumosul lui P 9 444, avînd ca rezultat trimiterea acestuia într-un fel de muzeu Tussaud [1] al aeronauticii. Comandantul escadrilei, C.O., îl ceartă pentru că a lăsat conducta de oxigen branșată la masca lui în loc s-o fixeze la locul de alimentare a buteliei, în avion, așa cum ordonase el. În ceea ce-l privește, Deacon Elliott este fericit că se știe în viață. Puțin îi pasă de mențiunea notată în jurnalul lui de bord care-l acuză de indisciplină pentru „faptul de a fi urcat mai sus de 15 000 de picioare știind că n-avea oxigen".

La 8 iulie, deasupra localității Dungeness, locotenentul Desmond Mac Mullen din escadrila 54 din Rochford interceptează, împreună cu alte două *Spitfire*, o formație de *Messerschmitt 110* escortată de *Messerschmitt 109*. O încruci-

[1] Panoptic din Londra.

şare de arme extrem de rapidă, punctată de rafalele mitralierelor. Două *Spitfire* sînt doborîte, iar al treilea avariat. Luftwaffe a trecut astfel ca un burete de oţel peste cerul Mării Mînecii.

A doua zi, ofiţerul-pilot Carey din escadrila 43, staţionată la Tangmere, ocupă poziţia a treia în secţiunea *Red* de *Hurricane,* care a primit ordinul să intercepteze o formaţie inamică deasupra insulei Wight. Pe cer, nori mici ajung pînă aproape de mare. Nu va dura mult pînă cînd aceştia vor folosi pentru un adevărat joc de-a v-aţi ascunselea între englezi şi germani. Cele şase *Messerschmitt 110* zboară în grup la două mii de metri înălţime. De cum zăresc *Hurricane*-le îşi schimbă direcţia în vederea unui atac frontal.

Ofiţerul-pilot Carey intră în arenă. Trage de manşă, apasă tare pe palonier pentru a ajunge printr-un viraj deasupra formaţiei duşmane. Germanii deschid focul încă de la 800 de metri, şi trei dintre ei se reped spre Carey. Acesta mai are timp să vadă cum unul dintre *Hurricane* scuipă o dîră de fum negru şi se topeşte într-un nor, în timp ce al doilea se bate cu un *Messerschmitt,* lipit de coada lui. El însă, Carey, se înţepeneşte în scaunul său. Pe manşă, degetul apasă cu delectare butonul care declanşează tirul. În colimator, ampenajul dublu al *Messerschmitt*-ului *110* pare că dansează. Doar cîteva rafale. Un nor îl înghite pe german. Dar celelalte cinci sînt acolo, regrupate, cu urîtul lor nas roşu, cu cele două elice în cerc argintiu, cu desenul lor de camuflaj cafeniu şi verde, şi crucile lor negre. La rîndul lui, Carey este nevoit să se ascundă într-un nor. Iese însă numaidecît pentru a alerga după cele şase *Messerschmitt*-uri care şi-au reluat din nou formaţia şi direcţia. Se apropie de ele cam la trei sute de metri şi reia tirul. Toate şase se întorc şi se năpustesc spre el. De astă dată, Carey se înfundă în norul ce planează cel mai jos deasupra mării. Cînd iese din nor, cerul e pustiu. Atunci Carey revine la Tangmere.

În *Operations'room* din Hillingdon, o fată din W.A.A.F.[2], destul de drăguţă în uniforma ei de un albastru cenuşiu, îşi apasă degetul mare pe mînerul de cupru al riglei sale. Un pinten de oţel iese la extremitatea cealaltă

[2] Women's Auxiliery Air Force (Corpul aerian auxiliar feminin).

a liniei negre, împinge dreptunghiul care reprezintă formația *Red*, de pe verdele deschis al mării spre albul coastelor engleze. Operația a luat sfîrșit.

Comandorul Johannes Fink privește marea. Maiestuoasă, domoală, ea își trimite talazurile să se spargă sub picioarele lui, la poalele falezelor de la capul Blanc-Nez. În față, la orizont, acea formă întunecată, alungită, nedeslușită în ceața verii. Este Marea Britanie. S-ar spune că e atît de aproape, încît o poți atinge. „Cînd vizibilitatea e bună — afirmă Peter Fleming —, de pe meterezele cetății din Dover se poate citi cu ajutorul ocheanului ora la ceasul de pe turnul din Calais".

Fink și-a instalat postul de comandă într-un autobuz scos din uz așezat pe creasta dunelor, nu departe de monumentul care comemorează încercarea de traversare a Mării Mînecii de către Latham. Statuia se înalță acolo, bătută de vîntul care face să freamăte iarba din încrețiturile nisipului. S-ar spune că eșarfa înfășurată în jurul gîtului nenorocosului aviator este gata în fiecare clipă să fie luată de vînt. Sub casca largă, chipul slab al lui Latham pare îngîndurat. Asemenea celui al lui Fink.

Fink are impresia că nasul îi e lipit de un geam. După capriciile vremii, foarte instabilă în acest început de iulie, Anglia apare, se estompează, dispare sau revine. Ea este încă și mai prezentă atunci cînd nu mai e văzută, cînd *o știi acolo*, în spatele șuvoaielor oblice de ploaie care biciuiesc o mare devenită cenușie. E greu de purtat titlul de șef al luptei pentru canal. Fink știe deja că e luat peste picior, folosindu-se dubla semnificație a cuvîntului *Kanal*, care în germană poate însemna în același timp Canalul Mînecii sau canal de scurgere. Nu i se mai spune altfel decît *Kanalarbeiter*, adică muncitorul de la canalizare, curățitorul de canale. Este o sarcină tare grea să cureți acest canal. Pentru a o realiza, Fink dispune de șaptezeci și cinci de bombardiere, șaizeci de *Stuka* și două sute de aparate de vînătoare. Echipajele lor au obținut în Polonia și în Franța victorii socotite de ei destul de ușoare și au căpătat obiceiuri proaste. Aviatorii trăiesc bine în timp de război. Au chiar tendința de a trăi și muri peste mijloacele de care dispun. Șampania și

femeile sînt tentații prea plăcute. Fink le-a reamintit oamenilor săi acest lucru.

La o distanță de cîțiva kilometri, la Wissant, generalul-maior von Döring, un veteran al „circului" von Richthofen, a instalat un centru de interceptare-radio, care-i permite să capteze mesajele de control al *Fighter Command*-ului. El inspectează aerodromurile, indică îmbunătățirile de efectuat și se gîndește de pe acum la înființarea unui fel de post de radar mult mai rudimentar decît cel al englezilor, dar cu ajutorul căruia va putea, încă de la sfîrșitul lunii iulie, chiar și pe vreme rea, să urmărească deplasările inamicului.

La 10 iulie, o ceață deasă se lasă chiar din zori deasupra Norwich-ului. Pe aerodromul de la Coltishall, unde staționează escadrila 66, sergentul F. N. Robertson decolează la ora 4 și 40 de minute, la bordul *Spitfire*-ului nr. 3 035. După o jumătate de oră, într-o scurtă înseninare, Robertson zărește o formație de bombardiere germane. Se năpustește spre ele, și din clipa aceea nu mai distinge nimic în jurul său. Nu vede decît imensul aparat german, cu vasta lui cupolă de sticlă, pe care și l-a ales ca țintă. Robertson apasă pe butonul de declanșare a tirului. *Spitfire*-ul său trepidează ca și cum el ar fi primit loviturile, însă bombardierul se prăbușește drept în mare. Robertson încearcă o mare bucurie. Se înalță din nou spre cer într-un cabraj care-l lipește de scaun, aruncă o privire înapoi, în jos. Trei aviatori germani se bălăcesc în apa cenușie. Trei puncte negre. Robertson își notează în minte : „Douăzeci de mile est de Winterton".

După-amiază, aversele se țin lanț. Locotenentul Bechtle, care pilotează un *Dornier 17*, descoperă un convoi britanic escortat de șase *Hurricane*. Se îndepărtează și dă alarma. Imediat, douăzeci de *Dornier*, protejate de treizeci de *Messerschmitt*-uri *110* și douăzeci de *Messerschmitt*-uri *109*, se reped să atace navele. În Anglia se vede cum crește pata de pe ecranele de radar. De la Bentley Priory pleacă ordinul ca patru escadrile să decoleze în ajutorul celor șase *Hurricane* de la Biggin Hill, care asigurau protecția convoiului.

La Ramsgate, *flight*[3]-ul A al escadrilei 56 este în stare de alarmă permanentă. Piloții se află în așteptare sub cortul din apropierea aparatelor. De îndată ce primesc semnalul, decolează.

Pentru sublocotenentul Page, acest zbor reprezintă botezul focului. O dată ajuns la locul acțiunii, închide ochii și se repede în haita de *Messerschmitt*-uri *110*. Plonjînd de deasupra, *Messerschmitt*-urile *109* apar brusc și intră în horă. Ai spune că marginile din față ale aripilor lor se rup la plecarea fiecărei lovituri. Cu dinții strînși, adîncit în vîrtejul încăierării, Page apasă pe trăgaciul mitralierei. Un *109* trece la mai puțin de un metru deasupra lui, și umbra sa întunecă deodată cerul.

Bechtle, la bordul *Dornier*-ului său, a văzut sosirea întăririlor engleze, și încăierarea ia amploare. El nu se ocupă decît de lansarea bombelor lui. Restul este sarcina *Messerschmitt*-urilor. Aceasta însă nu-l împiedică să arunce o privire în jurul lui : „Era o măreață luptă în vîrtejuri ! De departe i-ai fi putut lua drept niște ciorchini de struguri..."

Bilanțul zilei : o mică navă scufundată și șase aparate de vînătoare doborîte de partea engleză, iar de cea germană treisprezece avioane date lipsă. În pofida acestui scor defavorabil, oamenii Luftwaffe-ului jubilează : aviația de vînătoare engleză și-a scos, în sfîrșit, nasul ! Este felicitat Bechtle, căruia i se datorează această frumoasă luptă. Fink ordonă să se servească șampanie afară. Pe masa întinsă în grădină au fost așezate o vază cu garoafe și o farfurie cu tursecuri, ca pentru un banchet. Sînt prezenți vreo doisprezece oameni îmbrăcați în uniforme de un cenușiu metalic, cu boneta pe cap și vulturul într-o parte a pieptului. Cîțiva au Crucea de fier. Cu o singură mișcare, toți își ridică paharele. Ploaia a binevoit să se oprească. Se pronunță toasturi, sînt aprinse țigări blonde, cu fumul dulceag. Oamenii gîndesc cît de bine este să fii în viață ; le-ar place să fie deja noapte, și ei cu cîte o fată în brațe. Se fac toate gesturile și se spun toate cuvintele obișnuite din bagajul camaraderiei militare ; sînt niște ostași victorioși într-o țară ocupată.

Nu departe se înalță clopotnița din Sangatte, masivă, pătrată, cu cele patru pietre unghiulare ale ei. Și mai de-

[3] Unitate de zbor. O escadrilă este alcătuită din două unități de zbor.

parte, la nord, unde burniţa continuă să se cearnă, turnul cetăţii din Arras îşi profilează pe cerul înserării silueta din ardezii şi cărămizi, cu savantul său echilibru de bulbi şi ornamente piramidale...

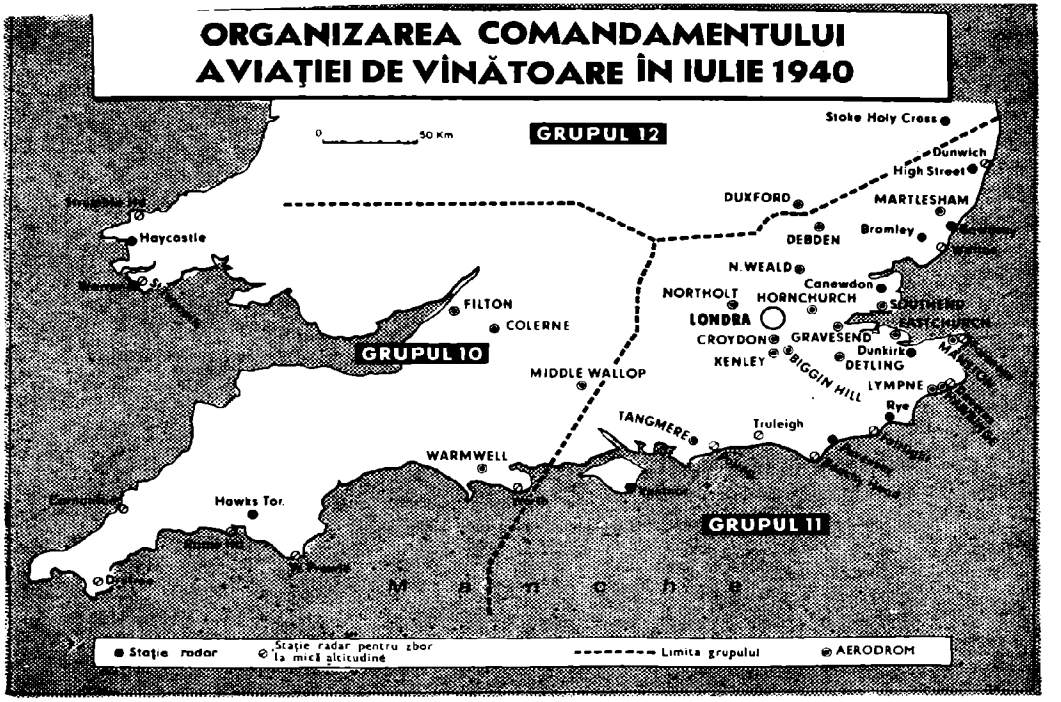
De cealaltă parte a Mării Mînecii, sergentul F.N. Robertson, revenit din a treia sa misiune făcută în acea zi, de fiecare dată pe un aparat diferit, îşi pune întrebarea dacă *Dornier*-ul lui de azi-dimineaţă va fi omologat. El nu-şi dă seama că bătălia pentru Anglia a început şi că lui îi revine cinstea de a fi obţinut prima victorie.

Marea Britanie adoarme şi în această noapte fără să bănuiască că partida a fost angajată.

A doua zi este una ca toate celelalte. Nu însă şi pentru Douglas Bader, pilotul fără picior, care, în ceaţă, doboară un *Dornier*. Dacă opinia publică engleză se preocupă de război, ea o face numai pentru a examina eventualitatea unei debarcări inamice, fără însă a crede prea mult în ea. Cîţi dintre cititorii ziarului „Times" au decupat şi păstrat afişul oferit de Societatea Brewer care difuza cuvintele de ordine ale Ministerului Informaţiilor ? El se intitula : *„Ce trebuie să fac ?"* şi înşira o serie de recomandări de urmat în cazul în care s-ar zvoni că germanii se pregătesc să invadeze ţara sau au şi făcut acest lucru. Da, *„Ce trebuie să fac ?"*

„Îmi dau seama că a sosit momentul să mă port ca un soldat. Sînt calm. Rămîn la locul meu şi-mi spun : «Ai noştri au să le poarte de grijă». Nu-mi spun : «Trebuie să plec de aici...» Îmi amintesc că cei care luptă trebuie să aibă calea liberă, deci nu circul. Nici pe bicicletă, nici în maşină, nici pe jos. Oriunde m-aş găsi, la lucru sau acasă, rămîn pe loc".

Însufleţită de acelaşi spirit, „coloana britanică a tăcerii" recomandă membrilor săi : „Păstraţi pentru voi ceea ce ştiţi şi îndemnaţi-i pe ceilalţi să facă la fel". Directivele ei către cei ce o urmează sînt cuprinse în şapte puncte. Ea ridică discreţia la înălţimea unei instituţii naţionale : „Nu veţi purta uniformă... singurele voastre arme vor fi bunul-simţ, urechile şi limba voastră". În cinci puncte ea arată „cum să-i împiedicăm pe ceilalţi să vorbească ?". Se merge


ORGANIZAREA COMANDAMENTULUI
AVIAȚIEI DE VÎNĂTOARE ÎN IULIE 1940
0
50 Km
GRUPUL 12
GRUPUL 10
GRUPUL 11
Stoke Holy Cross
Dunwich
High Street
DUXFORD
MARTLESHAM
Bromley
DEBDEN
Haycastle
N.WEALD
Canewdon
NORTHOLT
HORNCHURCH
SOUTHEND
LONDRA
CROYDON
GRAVESEND
Dunkirk
DETLING
KENLEY
BIGGIN HILL
LYMPNE
Rye
FILTON
COLERNE
MIDDLE WALLOP
TANGMERE
Truleigh
WARMWELL
Hawks Tor
Middle Wallop
Warmwell
Stație radar
Stație radar pentru zbor la mică altitudine
Limita grupului
AERODROM

de la intimidare : „L-aţi văzut dumneavoastră personal ?", „Cine v-a spus-o ?", pînă la ameninţarea aproape făţişă : „Dacă cineva începe să pălăvrăgească fără rost, scoateţi un plic vechi din buzunar şi notaţi ce spune", pentru a termina cu sfatul de a denunţa pur şi simplu. „Anunţaţi poliţia, dar numai în ultimă instanţă".

În aceste prime zile din iulie, cerul nu este o preocupare majoră a englezilor. La drept vorbind, ei au convingerea adînc înrădăcinată că ţara lor este o insulă cu neputinţă de cucerit. Se prea poate ca tehnica să fi imaginat mijloace noi, ea însă nu poate modifica o realitate seculară. Simţindu-se la adăpostul permanenţei tradiţiilor ei, Marea Britanie nu e departe de a gîndi că servituţile războiului de pe continent nu o privesc. Ea mai poartă încă perucă, fiind conştientă şi mîndră de acest lucru.

Hitler însă pare că se loveşte de un anacronism. Individul în cămaşă brună, care şi-a purtat carele de luptă peste holdele şi peste oraşele Europei, instaurînd domnia oţelului, şovăie în faţa poleiturilor şi a halebardelor. I-ar plăcea să i se facă o „primire", fie şi numai pentru a-şi putea dicta condiţiile. S-ar spune că se abţine să devasteze decorul desuet în care triumful lui de parvenit şi-ar căpăta, în sfîrşit, deplina lui semnificaţie. Şi el e conştient de faptul că adversarul său poartă perucă. Este convins că Marea Britanie va face totul pentru a o păstra şi deci va consimţi să negocieze. Oprit în faţa grilajului palatului păzit de santinele elizabetane, el îşi înfrînează nerăbdarea, savurîndu-şi triumful iminent. În realitate, pierde timpul. Pentru a cîştiga partida, ar fi fost nevoie de un iconoclast absolut. Dacă Anglia ar fi putut fi învinsă, lucrul ar fi fost posibil numai în această lună iulie, dar nici Hitler şi nici chiar Anglia nu păreau să-şi dea seama de acest lucru.

La 13 iulie, generalul von Brauchitsch şi amiralul Raeder l-au însoţit pe şeful statului-major Halder la Berghof, aproape de Salzburg, unde Hitler îşi instalase cuibul său de pasăre de pradă. Halder îl găseşte pe führer „foarte dezorientat de refuzul persistent al Angliei de a încheia pace". Strategii construiesc de zor planuri, dar la sfîrşitul lucrărilor încheie un proces-verbal deosebit de lipsit de vitalitate, glă-

suind: „Führerul consideră şi el că invazia trebuie prevăzută într-un caz extrem".

Se pare că în acest moment precis s-ar fi putut considera sinceră dorinţa lui Hitler de a discuta cu englezii. Ce gînduri au putut lua naştere în creierul stăpînului Germaniei atunci cînd în iunie, încălţat cu cizme şi învingător, ceruse să fie dus la Domul Invalizilor în faţa mormîntului lui Napoleon ? A meditat el oare la destinul nerealizat al unui alt cuceritor, cu care, fără îndoială, se compara, şi care a murit proscris pentru că a vrut să înfrîngă Anglia ? În liniştea de la Berghof, Hitler, în loc să prelungească o convorbire decepţionantă asupra lipsei de înţelegere a britanicilor faţă de ofertele lui de pace, îi vorbeşte pe larg lui Raeder, marele său amiral, despre minunatul oraş pe care-l vor ridica în fundul fiordului Trondheim, o metropolă germană înfiptă în stalactitele Marelui Nord.

Pentru B.B.C., 14 iulie 1940 este o zi mare. Winston Churchill se adresează poporului englez cu vocea lui gravă, uzînd de inflexiuni calculate şi de pauze expresive. Această importanţă acordată brusc cuvîntului este o caracteristică a perioadelor de primejdie. Fiecare se simte izolat, ameninţat personal în tot ceea ce constituie esenţa vieţii sale : afecţiunile, averea, bunurile, sănătatea, însăşi existenţa sa. O voce venită din aparatul de radio îi reaminteşte că el este o multitudine, că e multiplicat în milioane de fiinţe şi că suma acestor slăbiciuni pe care le resimte constituie o forţă nebănuită.

„Aici, declară Winston Churchill, în această puternică cetate, refugiul care adăposteşte titlurile de proprietate ale progresului uman şi care este de cea mai mare importanţă pentru civilizaţia creştină... Aici, înconjuraţi de mări şi oceane pe care marina noastră este stăpînă, sub pavăza constituită de eroismul şi abnegaţia aviatorilor noştri, aşteptăm fără teamă asaltul iminent..."

Primul ministru se străduieşte să explice toate chestiunile nelămurite şi să justifice hotărîrea lui calmă. Exemplul Franţei, învinsă şi invadată în cîteva zile, poate oare fi un motiv de îngrijorare ? Ei bine, Franţa era putredă pe dinăuntru înainte de a fi fost atacată din afară, în timp ce

Marea Britanie e sănătoasă și vitează. Hitler a pregătit pentru invadarea insulei un plan diabolic, asemănător celor pe care le elaborase pentru fiecare dintre națiunile căzute sub dominația lui ? Ei bine, va trebui să reia acest plan de la capăt, de sus și pînă jos. În adevăr, nu există nici o îndoială că acest plan fusese întemeiat, cu două luni în urmă, pe faptul că cele mai bune trupe britanice se găseau pe continent, la o bătaie de tun de Wehrmacht. Astăzi însă, aceste trupe sînt aici, pe bătrînul lor pămînt, călite, solide, scăpate din infernul de la Dunkerque și foarte hotărîte să-și ia revanșa. Un milion și jumătate de oameni perfect echipați ; invadatorul poate veni. Cel mai mic petic de pămînt va fi apărat cu îndîrjire.

Auditorii B.B.C.-ului abia apucaseră să mediteze la discursul rostit de primul ministru, cînd avură ocazia, în aceeași seară, să asculte pentru prima oară războiul *în direct*. Deodată, prin miracolul produs de un microfon și de o fereastră deschisă spre portul Dover, care era bombardat, bătălia pentru Anglia își făcu intrarea în fiecare cămin englez. Comentatorul Charles Gardner întrerupse brusc textul pe care-l citea pentru a striga :

— Gata ! Nemții ! Sînt aici !

Nu mai vorbea, ci striga. Nici gînd să mai păstreze tonul, cu grijă ales, al unui crainic de la postul de radio britanic. Gardner reacționa ca un om cinstit în fața unui spectacol al morții, care-l îngrozește și-l minunează totodată. Descria ceea ce vedea cu volubilitatea unui reporter sportiv.

— Unul, două, trei, patru, cinci, șase, șapte... bombardiere... Sînt *Junker 87*... Iată unul care se aruncă în picaj asupra țintei... Își lansează bomba... Nu ! A ratat vapoarele... N-a atins nici unul !... Și celălalt, acolo... coboară spre mare lăsînd o lungă dîră de fum în urma lui... Ascultați mitralierele... unul, două, trei, patru... sînt avioanele de vînătoare... se desfășoară o luptă grozavă... acolo sus încăierarea e îndîrjită... Ah ! iată-i ! *Spitfire*-le sînt aici ! Ah ! băieți, nu-ți mai poți da seama de nimic... atît de tare se învîrtejesc ! Scuipă foc, nu glumă ! abia ai timp să-l zărești pe unul de-ai noștri că a și dispărut... Oh, e într-adevăr formidabil ! Dar ia uitați-vă, priviți !... Ar trebui să vedeți cum sînt pri-

mite *Messerschmitt*-urile !... În viaţa mea n-am văzut ceva atît de frumos... Fug, v-o spun... germanii fug, se reîntorc la ei...

A doua zi, ziaristul Conrad Philipps propuse cu toată seriozitatea ca Charles Gardner să fie sanctificat.

În a treia zi, la 16 iulie, Hitler comunică Marelui statmajor german instrucţiunea nr. 16 :

„Deoarece Marea Britanie, cu toată situaţia ei militară desperată, nu dă nici un semn de bunăvoinţă, am hotărît să se pregătească o operaţie de debarcare, şi, dacă va fi necesar, să fie adusă la îndeplinire..."

III

STUDIUL ALBASTRU...

La 16 iulie 1940, maiorul Josef Schmid a înmînat führerului „Studiul albastru" *(Studie Blaue)* şi fără îndoială că acest document a inspirat, într-o anumită măsură, ordinul de zi nr. 16. Se împlinea un an de cînd şeful lui *Abteilung V* [1], răspunzînd de serviciile de informaţii din *Luftwaffe*, aduna, cu participarea generalilor Milch, Udet şi Jeschonnek, o documentaţie multilaterală asupra Forţelor aeriene britanice — a avioanelor, efectivelor şi aprovizionării sale, ca şi asupra organizării generale a apărării antieriene a Marii Britanii. Pentru a-şi deschide dosarul, Schmid a dispus de un material de prima mînă, pe care-l datora în acelaşi timp şireteniei lui Milch, cît şi naivităţii unui librar londonez. La începutul anului 1939, Milch, amintindu-şi de vizita făcută cu doi ani înainte, în tovărăşia lui Udet, la diferite aerodromuri şi uzine de avioane britanice, răsfoia revistele şi publicaţiile de specialitate în limba engleză. Privirea îi fu atrasă de titlul şi preţul unei lucrări apărute nu de mult, care era o dare de seamă completă şi precisă asupra situaţiei industriale a Marii Britanii. Milch socoti că lectura ei trebuia să fie instructivă. Trimise o scrisoare unui librar din Londra, pe o hîrtie cu antet a Ministerului Aerului german, prin care-i comanda cartea respectivă. O primi în modul cel mai natural din lume şi dispuse plata ei din fondurile lui *Abteilung V.*

[1] Secţia a V-a.

Din acel moment, a început elaborarea „Studiului albastru". O dată cu brutala înfrîngere a Franței, acesta nu întîrzie să se îmbogățească cu informațiile din arhivele capturate de Wehrmacht în timpul înaintării lui. Așa că la 16 iulie raportul este gata. Se intitulează : „Situație comparată a puterii de luptă a Forțelor aeriene britanice și a Luftwaffe-ului".

„Beppo" — poreclă dată lui Schmid — a trebuit să cîntărească fiecare cuvînt al expunerii sale. Acest fel de document, chiar dacă este în mod excepțional bazat pe informații cu desăvîrșire exacte, pentru a fi întru totul autentic trebuie să țină în mare măsură seama și de datele subiective. Hitler avea oare sau nu intenția de a invada Anglia ? Înainte de a-și redacta dificila sa lucrare, a găsit oare Schmid un răspuns la această întrebare ? Jeschonnek îi recomandase lucrarea lui Göring, căruia i-a devenit ofițer personal de stat-major. Concluziile din ea nu puteau fi deci nefavorabile pentru Luftwaffe și nici marelui ei șef. Este ușor, după ani de zile, să judeci previziunile șefului unui serviciu de informații ai cărui superiori ierarhici, datorită înfrîngerii lor, sînt morți sau uitați. La data aceea ei erau însă vii, și arta lui Schmid consta în a le arăta un adevăr absolut care nu era prea departe de adevărul lor relativ.

Se pare că, în anumite puncte, acest lucru i-a reușit. „Dispunînd de cincizeci de escadrile de vînătoare, cu aproximativ optsprezece avioane fiecare, R.A.F.-ul posedă 900 de avioane de vînătoare excelente, dintre care aproximativ 675 (75%) pot fi considerate în bună stare". Ne amintim că la 16 mai 1940, în scrisoarea sa secretă, Air Chief Marshal-ul sir Hugh Dowding fixa la cincizeci și două de escadrile „forța minimă necesară apărării Marii Britanii". De atunci mai avuseseră loc lupte în Franța și evacuarea Dunkerque-ului, iar în iulie 1940 numărul aparatelor engleze disponibile oscila, după modul de calcul, între 500 (aprecierea lui Alan Deere) și 650, în cel mai fericit caz [2]. Toleranța estimațiilor lui Schmid nu era deci foarte mare.

Aceeași observație și în ceea ce privește caracteristicile aparatelor. Beppo afirmă cu prudență : „Ținînd seama de

[2] Se va vedea mai departe că cifra exactă era 587.

performanțele lor în luptă, precum și de faptul că nu sînt încă echipate cu tunuri, *Hurricane*-le și *Spitfire*-le sînt inferioare *Messerschmitt*-ului *109*, în timp ce *Messerschmitt*-ul *110* este inferior unui *Spitfire* pilotat cu dibăcie". Afirmînd o superioritate iluzorie a *Messerschmitt*-ului *109* asupra *Spitfire*-ului, șeful lui *Abteilung V* se grăbește să adauge că „de fapt, acesta din urmă nu-i încă echipat cu tunuri". Manifestînd această precauție prealabilă, el a făcut să fie mai ușor admisă inferioritatea vădită a *Messerschmitt*-ului *110* în comparație cu *Spitfire*.

De-a lungul întregului său „Studiu albastru", Schmid se arată un iscusit politician. În concluzie, el face să se încline balanța către Luftwaffe, precizînd însă : „...dacă epoca declanșării operațiilor de mare anvergură este stabilită destul de devreme pentru a se permite folosirea lunilor cu condiții meteorologice relativ favorabile (din iulie pînă la începutul lunii octombrie)".

Să nu uităm că ne aflăm în a doua jumătate a lunii iulie. Așadar, Beppo nu acordă pentru Luftwaffe decît șaizeci-șaptezeci și cinci de zile spre a cuceri victoria. Se înșală însă în multe privințe ; el crede că Angliei îi lipsesc înainte de orice avioane, în timp ce ea suferă mai ales de lipsa unor piloți cu experiență ; el își închipuie un *Fighter Command* fără suplețe, ale cărui escadrile sînt „legate rigid de bazele lor", în timp ce Dowding se străduiește de fapt să-și plimbe escadrilele după nevoile de odihnă ale piloților sau în funcție de starea de oboseală a materialului ; el crede că personalul Forțelor aeriene britanice este alcătuit din funcționari care „au pierdut obiceiul de a pilota", în timp ce comandanții de baze și șefii de grupă englezi participă foarte des la zborurile operaționale. Dar grava lui eroare este aceea de a nu fi menționat radarul. Fără îndoială, dacă ar fi fost consultat *Abteilung III* [3], serviciul de informații al transmisiunilor, condus de generalul Martini, Schmid n-ar fi neglijat un element de apreciere atît de important.

Generalul Martini știe ce va să zică radarul sau mai bine zis își dă seama că instalarea pe coastele engleze a unor piloni cu antene în formă de zăbrele ascunde un sistem de detecție fără îndoială mai eficace decît procedeele „Freya" și

[3] Secția a III-a.

„Würzburg", folosite de serviciul său de transmisiuni. Povestea datează şi ea de mai bine de un an, cam din perioada cînd generalul Milch dispusese să se scrie librarului său londonez. Convingîndu-şi colegii de interesul ce-l prezentau emisiunile engleze de unde electromagnetice, Martini a obţinut să se încredinţeze unui *Graf Zeppelin* misiunea de a le detecta la faţa locului. Expediţia a avut loc la sfîrşitul lunii mai 1939 şi n-a fost încununată de succes. Pierdut în bezna nopţii, enormul dirijabil a fost reperat de radar, iar controlorii de la Bentley Priory şi-au oferit chiar o distracţie interceptînd mesajul radio trimis de Zeppelin bazei sale, în care anunţa că se află „la cîteva mile în largul Yorkshire-ului", în timp ce el zbura de fapt deasupra oraşului Hull, după ce urcase estuarul rîului Humber. Au mai fost întreprinse şi alte asemenea încercări, dar toate la fel de infructuoase. Cu toate acestea, în iulie 1940, generalul Martini nu-şi schimbase părerea : el continua să creadă în eficacitatea probabilă a radarului.

Aşa cum era el, cu lacunele şi impreciziile sale, „Studiul albastru" depus pe biroul lui Hitler constituia un îndemn indiscutabil de a trece la acţiune. Führerul părea să ţină seama de el, fără a-i adopta însă toate concluziile.

Hotărîrea de a invada Marea Britanie era departe de a fi luată. Acest lucru se vedea limpede din ordinul său de zi. „Am hotărît să se pregătească o operaţie de debarcare şi, *dacă va fi necesar,* să fie adusă la îndeplinire".

La drept vorbind, este convins „că nu va fi necesar". Jodl, unul dintre familiarii lui, îşi aminteşte de o confidenţă pe care i-a făcut-o führerul la 20 mai :

— Anglia va obţine pacea atunci cînd o va dori.

Afirmaţia de mai sus se leagă cu surprinzătoarea declaraţie din luna iunie, cînd Hitler i-a mărturisit lui Mussolini :

— La urma urmei, Imperiul britanic este o forţă de care trebuie să se ţină seama în lume.

Rudolf Hess, succesorul cu sprîncene negre, cu ochii ca tăciunii şi lipsiţi de expresie, de asemenea, păstrează în memoria lui cuvintele rostite a doua zi după prăbuşirea Franţei. Stăpînul Germaniei îi declarase atunci :

— Vom ajunge la o înțelegere temeinică cu Marea Britanie. Sînt foarte hotărît la aceasta, chiar de cînd mi-am început cariera politică.

Luni de zile, Hess va întoarce fraza aceasta pe toate fețele. Într-o zi nu va mai rezista ; se va duce la uzinele Messerschmitt, va ordona să i se pregătească un avion de vînătoare cu rezervorul plin de benzină și va decola pentru a merge să aterizeze pe un cîmp din Anglia, fiind convins că va putea astfel, înainte de a nu fi prea tîrziu, să realizeze visul șefului său...

Hitler însă e frămîntat de alte gînduri. Churchill îl irită. Îl prefera pe Chamberlain. Nutrește ideea că ar putea foarte bine cruța Anglia, mulțumindu-se să stîrpească doar ceea ce socotește el că este detestabil : fanfaronadele coborîtorului din Marlborough și „plutocrația care stăpînește City-ul cu complicitatea evreimii internaționale". Ar putea fi urcat pe tron ducele de Windsor, adevăratul rege, iar Churchill înlocuit cu Lloyd George. Numai după aceea s-ar putea avea în vedere să se rezerve Angliei o poziție moderată și decentă în cadrul noii Europe.

În seara zilei de 16 iulie, maiorul Schmid se gîndea, fără îndoială, că ar fi o bună inspirație dacă s-ar da urmare „propunerii sale de a se purta lupta aeriană", datată din 22 noiembrie 1939 și care conținea o frază profetică : „Războiul nu se va putea termina în favoarea noastră atîta timp cît nu vom fi învins Marea Britanie".

Cît despre Hitler, el era cu totul absorbit de discursul pe care se pregătea să-l rostească peste trei zile în fața Reichstagului. Acum, după ce dăduse armatei un ordin de zi, ardea de nerăbdare să se adreseze direct adversarului și să-i arate, în același timp, limitele mărinimiei sale, dorința sa de a încheia o pace onorabilă, precum și forța armelor de care dispunea. Cuvintele începeau să capete formă pe buzele lui, și la 19 iulie le va arunca în fața lui Winston Churchill ca pe un șuvoi de insulte.

La englezi, *British Intelligence* [4]-ul își sporește singur încurcăturile. Dintre acestea se citează adesea traducerea eronată a unui pasaj dintr-o cuvîntare a lui Hitler, care l-a de-

[4] Serviciul de informații britanic.

terminat pe un specialist al armelor secrete să facă cercetări febrile asupra proiectilului „care va provoca orbirea și asurzirea", în timp ce führerul se mulțumise să spună doar „că-i va ului pe inamicii săi". A fost nevoie de intervenția unui profesor universitar de limba germană pentru ca textul să fie corectat, iar lucrările abandonate. Pe seama *Messerschmitt*-ului *109* se povesteau două anecdote deosebit de descurajatoare. După declararea războiului, englezii au avut norocul să pună mîna pe dispozitivul care permitea avioanelor germane să intre în picaj fără a se teme că motoarele lor vor rămîne nealimentate cu carburant. Au considerat însă că obiectul era lipsit de interes și apoi, cînd au început să-i acorde atenție, n-au mai regăsit pachetul. La fel s-au petrecut lucrurile și cu manualul de folosire a lui *M. 109*, ale cărui fotocopii, făcute în mare grabă, pentru a nu se observa sustragerea documentului, au fost rătăcite pe undeva imediat după aceea. *„My job is so secret that I don't know what I am doing"* [5]. Inscripția aceasta, simbol al umorului britanic în fața unei munci serioase, nu exista, de bună seamă, pe vremea aceea. Astăzi ea împodobește biroul responsabilului, începînd cu *Intelligence Branch* pînă la *Fighter Command*, al cărui sediu se află tot la Bentley Priory.

O dată cu sosirea comandanților de escadrile Williams și Knights Whittome, tonul se schimbă. Se produce o trezire și se pare că de atunci n-a mai fost neglijat nimic din ceea ce putea servi la cunoașterea forțelor inamicului pentru a le submina. Se face apel la *wing commander*-ul Bill Cooper, care fusese atașat al aerului la Berlin în momentul izbucnirii războiului, și la alți aviatori a căror carieră îi pusese în contact cu omologii lor germani. În cursul verii anului 1940, Bill Cooper părăsește cu regret pilotajul pentru a se consacra în întregime activității de informații. Era expert în argoul vorbit la Luftwaffe, iar piloții lui Göring ar fi putut foarte bine să-l ia drept unul de-al lor. Informațiile — odată adunate și prelucrate — ofereau un tablou atît de precis al forțelor germane (este socotit realist în proporție de 90%), încît verificările efectuate în timpul bătăliei vor

[5] „Treaba pe care o îndeplinesc este atît de secretă, încît nici eu nu știu ce fac" (în limba engleză în original).

dovedi că nici un tip de avion doborît, nici o escadrilă identificată nu lipsea de pe situația întocmită de *British Intelligence*.

Air Chief Marshal-ul sir Hugh Dowding avea toate aceste informații pe biroul său din Stanmore în liniștea cîmpenească, pe la jumătatea lui iulie, atunci cînd își instala piesele *kriegspiel*[6]-ului său. Știa că în fața lui se aflau trei *Luftflotten*[7], ale căror comandamente funcționau la Paris *(Luftflotte III*, generalul Sperrle), la Bruxelles *(Luftflotte II*, generalul Kesselring) și în Norvegia *(Luftflotte V*, generalul Stumpff), primele două fiind cu mult mai importante și totalizînd aproximativ 2 600 de aparate, față de 190 ale lui *Luftflotte V*. Generalii puși în fruntea *Luftflotten*-elor *II* și *III* comandaseră unul în Polonia (Kesselring), iar celălalt în Spania (Sperrle). Ei erau considerați cei mai periculoși șefi din Luftwaffe. Așadar, Germania putea opune aproape 3 000 de avioane celor 650 ale R.A.F.-ului. Aceste cifre sînt, ca de obicei, aproximative. Evaluările diferă în funcție de documentele consultate ; unele stabilesc un bilanț absolut al tuturor aparatelor existente, iar altele o situație a aparatelor care pot participa efectiv la luptă. În orice caz, Dowding nu ignora faptul că avea de-a face cu un adversar ale cărui forțe erau de patru pînă la cinci ori mai numeroase decît ale lui.

Cît privește valoarea aparatelor ce se înfruntau, nu exista nici o îndoială că *Hurricane*, cu care erau echipate două treimi din escadrilele engleze, era inferior avioanelor de vînătoare germane. Raportul lui Schmid este confirmat de declarațiile a doi piloți din Luftwaffe : Galland, care spunea despre *Hurricane* că „este o plăcere să le dobori"..., și Steinhof, care preciza că „eram fericiți cînd le întîlneam". Dimpotrivă, *Spitfire* putea, în condiții de mai bună folosire, să facă joc egal cu *Messerschmitt 109*. Aceiași Galland și Steinhof din partea germană, precum și Jeffrey Quill, pilotul de încercare al *Spit*-ului, din partea engleză, sînt de acord că „trebuia, desigur, să împingi aparatul pînă la limitele lui

[6] Joc de-a războiul (în limba germană).
[7] Flote aeriene (în limba germană).

extreme pentru a face față *Messerschmitt*-urilor, dar la mare înălțime eram aproape la egalitate și ne tratau cu respect".

Cît despre piloți, numai lupta urma să decidă care din cele două tabere deținea superioritatea. Se știa că veteranii din legiunea Condor, a căror vedetă era Galland, se perfecționaseră în timpul războiului din Spania, iar campaniile din Polonia, Olanda, Belgia și Franța le-au desăvîrșit pregătirea de luptători încercați. La englezi, cei care participaseră la operațiile din Franța și care fuseseră repatriați dobîndiseră o prețioasă experiență a *dog-fight*-ului, lupta cîinească pe care o reprezintă duelul aerian. Ei puteau fi buni instructori pentru cei care încă nu cunoscuseră botezul focului, dar sudura era greu de realizat. Cei mai mulți dintre piloții rămași în viață de pe frontul francez erau legați de escadrila lor, dornici de a menține ambianța și spiritul de camaraderie care se creaseră în cîteva săptămîni, și priveau defavorabil trimiterea lor ca instructori într-o altă escadrilă, în timp ce ei visau să-și reia, de îndată și în formația obișnuită, revanșa asupra *hunilor*, așa cum erau numiți germanii. Cît despre veterani, aceștia erau porecliți „cow-boys". Fără îndoială, se arătau cam prea siguri de ei și gălăgioși, dar într-o manieră simpatică.

Dowding își organiză puținele forțe de care dispunea. El formă patru grupuri, numerotate 10, 11, 12 și 13, încredințate respectiv Air Vice Marshal-ului [8] sir Christopher Joseph Quintin Brand (cu marele cartier la Box, Wiltshire), Air Vice Marshal-ului sir Keith Rodney Park (cu marele cartier la Uxbridge, Middlesex), Air Vice Marshal-ului sir Trafford Leigh-Mallory (cu marele cartier la Watnall, Nottinghamshire) și Air Vice Marshal-ului R. E. Saul (cu marele cartier la Newcastle pe Tyne). Grupul 10 număra patru escadrile, grupul 11, care va suporta greul efortului inamic, douăzeci și două ; grupul 12 avea patrusprezece, iar grupul 13 avea chiar treisprezece escadrile, adică în total cincizeci și patru de escadrile, cărora li se mai puteau adăuga patru escadrile neoperaționale, deci un total de cincizeci și opt de escadrile. „Numărul aparatelor aliniate de o escadrilă — precizează Dowding — era de șaisprezece, din care numai douăsprezece puteau lua parte simultan la lupte. Ce-

[8] Vicemareșal al aerului.

lelalte patru erau, de obicei, în revizie sau verificare. În plus, fiecare escadrilă dispunea de o rezervă de trei pînă la cinci aparate". Deoarece se aprecia la douăzeci şi şase numărul piloţilor necesari fiecărei escadrile, *Fighter Command*-ul ar fi trebuit să dispună în iulie 1940 de 1 508 piloţi. Nu avea însă decît 1 253, din care 58 îi împrumutase de la marină în iunie. Se ştie că ceea ce-l preocupa pe Air Chief Marshal-ul sir Hugh Dowding, mai mult încă decît disproporţia numerică a aparatelor ce se înfruntau, era lipsa de piloţi.

Bătălia pe care Marea Britanie o va da va fi o bătălie defensivă, în care ea va juca rolul de asediată. *Fighter Command*-ul trebuia deci să realizeze deasupra ei o *umbrelă de avioane de vînătoare*, consolidată printr-o întreagă reţea de apărare antiaeriană, de reflectoare, de baloane captive, de staţii de reperaj şi de radare. Radarul este o prescurtare a cuvintelor *Radio Detection and Ranging*[9], care constituie cea mai senzaţională descoperire tehnică de la începutul acestui război. Fără îndoială că sir Robert Watson-Watt, căruia i se datorează aplicarea ei pentru apărarea insulei, merită să fie considerat unul dintre învingătorii bătăliei. Radarul a dat ochi orbilor ; dintr-o dată cel asediat, străpungînd zidurile cu vederea datorită miracolului înfăţişat de ecranul luminos, îl vedea venind pe agresor. Principiul aparatului e simplu şi se bazează pe proprietăţile undelor electromagnetice ultrascurte „de a se propaga în linie dreaptă cu viteza luminii şi de a se reflecta ca un ecou fără întîrziere şi cu aceeaşi viteză cînd întîlnesc în cale un obiect solid". Urmarea se înţelege uşor : formaţia inamică, jucînd rolul obiectului solid, reflectă undele pe un ecran, reuşindu-se astfel să se stabilească importanţa obiectului, poziţia şi viteza lui de deplasare.

Dowding şi-a încheiat ziua de muncă. Ochii îi sînt injectaţi. Tot socotind şi resocotind în minte numărul escadrilelor şi cîntărind şansele băieţilor lui, a ajuns să nu mai doarmă. Urcă scara sculptată şi poleită de la Bentley Priory : jos, în camera ca o rotondă, bijuteria casei, a fost instalată o platformă de lemn, ca un balcon. Pe ea, înconjuraţi de adevărate baterii de telefoane, se află controlorii de zbor.

[9] Detectare şi reperare prin radio.

Sub ei se întinde imensa masă cadrilată pe care cei din W.A.A.F.S. își mișcă riglele. În față au tabloul care dă poziția de alarmă a fiecărei escadrile. Tot acest dispozitiv trăiește, așteaptă, speră, țese deasupra Marii Britanii o rețea invizibilă în care urmează să se prindă agresorul țîșnit din noaptea care se lasă.

Închizînd ușa, Dowding își spune că s-a mai terminat încă o zi. De cînd lordul Beaverbrook dăduse un impuls fulgerător producției engleze de avioane, o zi reprezenta încă patru avioane și jumătate ieșite din uzină, întrucît ritmul de fabricație era pe cale să reprezinte livrarea a șaptesprezece avioane la fiecare patru zile.

Clepsidra fusese din nou răsturnată. Fiecare *Hurricane*, fiecare *Spitfire* doborît însemna un grăunte de nisip scurs. Fiecare *Hurricane*, fiecare *Spitfire* ieșit din uzină înlocuia acest grăunte. Atîta vreme cît a doua cifră rămînea superioară primei, totul mai era posibil. Cu condiția de a găsi piloți.

Aceștia soseau de pe toate meleagurile. Cei din Commonwealth imprimă escadrilelor o notă de exotism care rămîne totuși tipic britanică. Cei fugiți din țările ocupate de armatele germane sînt mult mai greu de clasificat. În primul rînd, nu se poate avea încredere în ei și trebuie să fie supuși unor controale meticuloase, pentru a căpăta siguranța că în rîndurile lor nu s-a strecurat vreun agent al inamicului. Apoi, normele de calificare și tipurile de avioane sînt, în Anglia, foarte diferite de cele din Polonia, Belgia, Cehoslovacia sau Franța. Pentru a da doar un exemplu, maneta de gaze este împinsă la unii, atunci cînd vrei să mărești forța, în timp ce la ceilalți ea este trasă. După ce au fost recunoscuți ca prieteni adevărați, acești aviatori zgomotoși, din care cei mai mulți nu înțeleg o boabă englezește, sînt vărsați în tabere de instrucție, ca aceea de la St-Atham. La început, fiecare se minunează : „Confortul englezesc nu este o vorbă goală — scrie Mouchotte. — Tăcere și disciplină. Un stup, un sanctuar", pentru ca apoi să devină foarte repede nerăbdători. Se plîng că nu sînt trimiși într-o unitate combatantă și, în timp ce ploaia acestui iulie umed continuă să cadă pe peluzele din jurul baracamentelor, sfîrșesc prin a se întreba dacă

bătălia n-a fost cîştigată înainte ca ei să fi putut participa la ea.

Ceea ce s-a desfăşurat la 10 iulie s-a repetat în timpul celor cîteva zile de la mijlocul aceleiaşi luni. Germanii patrulează deasupra Mării Mînecii, urcă estuarul Tamisei, atacă convoaie, se lovesc de *flights*-uri alarmate în grabă graţie radarului şi urmează încăierări destul de sîngeroase între avioanele de vînătoare, în timp ce *Stukas*-urile se îndîrjesc să se năpustească în picaj asupra navelor, în urletele sirenelor lor.

Din aceste prime confruntări se puteau trage deja unele concluzii. Apărea clar că Luftwaffe suferea un handicap în faţa R.A.F.-ului, bazele lui fiind mai îndepărtate de locul bătăliei, astfel încît piloţii constrînşi să se arunce cu paraşuta cădeau în teritoriul inamic sau în apele teritoriale ale adversarului, fiind de cele mai multe ori făcuţi prizonieri. Pilotul englez căruia i se întîmpla aceeaşi nenorocire era salvat, îngrijit dacă era nevoie, fiind cel mai adesea apt de a relua lupta chiar de a doua zi dacă nu chiar în aceeaşi după-amiază.

Se putea însă constata totodată dificultatea pentru cel atacat de a-şi aduce escadrilele pe locurile bătăliei într-un timp suficient de scurt. O escadrilă de vînătoare germană avea nevoie, în medie, de şase minute pentru a traversa Canalul Mînecii. Unei escadrile de *Spitfire* îi erau necesare însă treisprezece minute pentru a se ridica la 20 000 de picioare, iar uneia de *Hurricane* îi trebuiau şaisprezece minute pentru acelaşi lucru. Chiar dacă escadrilele s-ar fi găsit în patrulare, avînd deja înălţimea de luptă, iar operatorul radarului ar fi lucrat extrem de rapid, trebuiau să se scurgă totuşi nu mai puţin de patru minute între momentul în care formaţia inamică era detectată pe ecranul luminos şi acela în care obiectul care-l reprezenta putea să-şi ia locul în careul corespunzător de pe marea masă de la *Operations' room*. În patru minute puteau fi străbătute însă trei sferturi din Marea Mînecii.

Comandantul de grupă trebuia deci să hotărască repede şi bine ceea ce avea de făcut. El se găsea în situaţia unui jucător de kriegspiel care cunoaşte poziţia inamicului la un moment dat, dar n-are decît o idee aproximativă despre

efectivele lui. Acesta se adresează patrulei sau patrulelor aflate în zbor cel mai aproape de punctul amenințat și anunță în fonie comandanților : „Hello, mai mult de cincisprezece *bandits angels* [10] la optsprezece-douăzeci de mile sud-vest Southampton *vector* nord nord-est", ceea ce înseamnă că o formație inamică apreciată la mai mult de cincisprezece aparate se găsește la 18 000 de picioare înălțime, la 20 de mile sud-vest de Southampton și se îndreaptă spre nord-est. Comandanții răspund „O.K." [11], ambii interlocutori identificîndu-se cu ajutorul numelui lor de cod. Pe hartă, o piesă albă însemnată cu un F roșu se deplasează spre o piesă galbenă ștampilată cu un H negru : adică avioanele de vînătoare amice se îndreaptă în viteză spre aparatele inamice.

În tot timpul acestei înaintări, comandantul grupului trăiește clipe de încordare. Se poate să se fi înșelat și să fi alarmat prea multe patrule, descoperind în consecință un alt sector, care, cu un moment mai tîrziu, ar putea fi atacat la rîndul lui. S-ar putea, de asemenea, să fi aruncat într-o luptă inegală un efectiv mult prea redus. În sfîrșit, el mai riscă să fi deplasat niște *flights*-uri aflate de prea multă vreme în aer, putînd astfel să se găsească în pană de benzină tocmai în momentul crucial al ciocnirii. Cu vremea, timpii de transmitere vor merge însă descrescînd, iar oamenii, de la un capăt la celălalt al mecanismului, ameliorîndu-și aptitudinea de a judeca și hotărî, vor împuțina din ce în ce mai mult greșelile lor de apreciere. Pe la mijlocul lunii iulie mai sînt încă oarecum în faza de tatonare.

Pe teren se confirmă ceea ce se știa despre valoarea aparatelor puse față în față, adică faptul că *Messerschmitt*-ul *110* nu este în stare să lupte cu *Spitfire* și nici măcar cu *Hurricane*, dar că, dimpotrivă, *Messerschmitt 109* se dovedește un adversar dur. În cursul zilelor de 11, 12, 13, 14, 15, 16 și 17 iulie, R.A.F.-ul pierde optsprezece aparate, distrugînd în schimb patruzeci și patru. Nu erau încă decît mici încăierări, dar ele dovedeau că, în pofida inferiorității numerice, aviația de vînătoare engleză nu se va lăsa dominată. Declarația făcută la 11 iulie de generalul Stapf lui

[10] Îngeri tîlhari (în limba engleză).
[11] Prea bine (în limba engleză).

Halder că „va fi nevoie de cincisprezece zile—o lună pentru a zdrobi aviația inamică" apărea încă de pe atunci hazardată.

La Berlin, în seara zilei de 17 iulie, imobilul Radiodifuziunii era înțesat de ziariști din toate țările. William Schirer, pe atunci corespondent al unor ziare americane, se afla și el de față. Toată lumea asculta B.B.C.-ul, nerăbdătoare să cunoască reacția Marii Britanii cînd se va anunța viitoarea invazie. William Schirer nu întîlnea decît chipuri dezorientate, pe care oboseala și decepția își puseseră amprenta ; B.B.C.-ul făcea glume și lua în rîs pretențiile germanilor. Cei prezenți s-au împrăștiat în zori, fiecare întorcîndu-se la hotel stăpînit de sentimentul că pacea, sperată la un moment dat, era mai departe ca oricînd.

După două zile, la 19 iulie, Hitler spunea în fața Reichstagului :

„În această clipă, simt că este de datoria mea să fac o dată în plus un apel la conștiința, la înțelegerea și bunulsimț al Marii Britanii, ca și al celorlalte țări. Consider că situația mea îmi îngăduie să fac acest apel, nefiind un învins cerșind favoruri, ci un învingător care vorbește în numele rațiunii. Nu văd într-adevăr nici un motiv de a continua acest război".

Dar toate aplauzele membrilor Reichstagului n-aveau nici o valoare. Cu cît ar fi fost mai prețios cel mai mic semn de interes din partea Angliei ! Și, ca și cum ar fi simțit deja că insula căreia i se adresează s-a legat la ochi, și-a cusut buzele și și-a astupat urechile, Hitler îl atacă pe omul de dincolo, leul cu buza inferioară obosită și disprețuitoare, englezul cu chipul congestionat, băutor de whisky și fumător de trabuce... adversarul său în marea încleștare ce se pregătește... l se adresează nominal :

„Domnul Churchill ar trebui să mă creadă de astă dată, cînd anunț că un mare imperiu va fi distrus — un imperiu pe care niciodată n-am intenționat nici să-l slăbesc, nici să-l distrug.

Sînt întristat cînd îmi dau seama că soarta m-a desemnat pe mine să dau lovitura finală edificiului pe care acești oameni l-au și șubrezit..."

În această zi de 19 iulie, Hitler vrea să încanteze spiritul războiului. Pentru a arăta şi mai bine că el îl socoteşte terminat şi că lasă adversarilor răspunderea continuării lui împotriva oricărui bun-simţ, ia o serie de măsuri spectaculoase. Autorizează din nou ca miercurea şi sîmbăta să se poată dansa. Împărtăşeşte intimilor săi convingerea că totul s-a terminat, încît Rommel îi scrie soţiei sale : „După părerea mea, războiul va fi cîştigat în vreo două săptămîni", şi generalul mai adaugă subliniind în ce măsură cerul era şi el la unison cu optimismul oficial : „Timpul este frumos, poate chiar prea mult soare". Pentru a încununa această zi excepţională, führerul recompensează, în mod public, pe şefii care au cîştigat Blitz Krieg-ul. Göring se vede acoperit de decoraţii şi uns cu titluri diverse, printre care şi acela de Reichsmarshall. Doisprezece generali sînt avansaţi la gradul de mareşali *(Feldmarschalle)*. Se poate oare exprima mai limpede dorinţa cuiva de a vorbi despre război la timpul trecut ? La coborîrea din tren, notează Schacht, ministrul lui de finanţe, el trecu prin faţa miniştrilor aliniaţi. Strînse mîna fiecăruia cu un aer radios... Cînd se opri în faţa mea, îmi aruncă o privire triumfătoare şi mă întrebă : — Ei bine, domnule Schacht, ce mai spui acum ?

Cînd englezii vor afla de ameninţările lui Hitler şi de ceremonia de la Berlin, îşi vor aminti de Napoleon, care, cu o sută treizeci şi şase de ani mai devreme, împărţise şi el mareşalate vorbind despre pacea universală.

Şi pentru a evoca invazia făgăduită, se vor folosi din nou de vechea vorbă care servea de sperietoare încă pe vremea taberei de la Boulogne :

— Soseşte !

IV

SOSEȘTE...

În această zi de 20 iulie, timpul este mohorît. Stațiile meteorologice anunță furtuni locale, cu înseninări și înnorări deasupra strîmtorii Calais. Pe străzile Londrei, ziarele sînt vîndute doar cu ceva mai multă animație ca de obicei. „Times" anunță cu litere mari : „Amenințările lui Hitler împotriva Marii Britanii".

Churchill se întreabă dacă n-ar fi cazul să obțină adoptarea unor moțiuni în Camera Comunelor și în Camera Lorzilor drept ripostă dată cuvîntării lui Hitler. Consultați, Chamberlain și Attlee consideră că „s-ar face prea mare caz de o chestiune pe care cu toții o privim la fel".

În așteptare, se depun străduințe pentru a introduce în atmosferă poporul englez, care se încăpățînează să privească războiul în curs ca pe o partidă de crichet. S-au distribuit măști de gaze și, ca urmare, birourile pentru obiecte pierdute primesc cîte o sută pe zi din ele, rătăcite prin metro, autocare, trenuri de centură sau prin locurile publice. G. B. Shaw refuză să-și pună masca pentru că astfel ar fi obligat să-și taie barba. Într-un ziar londonez, o femeie îi explică cu seriozitate că ea împarte în două smocuri egale barba soțului ei, le ridică de o parte și de cealaltă a gurii, le fixează cu agrafe și numai după aceea îi aplică masca protectoare. La cinematograf rulează „Pe aripile vîntului",

iar localurile publice sînt pline. E, cu siguranță, absolut necesar să se ia măsuri.

Se pornește o campanie prin radio și presă. Tonul este dat de o informație a Ministerului de Interne : „Dacă Marea Britanie va fi invadată, veți primi în timp util instrucțiuni amănunțite". B.B.C.-ul lansează o cruciadă pentru economii : „Faceți-vă cumpărăturile cu multă atenție... Cheltuiți moderat la Harrods... îngrășați porci, hrăniți iepuri... creșteți capre..." Se mai adaugă și alte sfaturi cu caracter mai general : „Sprijiniți obținerea victoriei prin orice mijloace... Supravegheați în timpul nopții... Fiți atenți la ce vorbiți". Se recomandă chiar și automobiliștilor ca în cazul în care ar trebui să-și părăsească mașina din cauza unei incursiuni a inamicului, să „găurească rezervorul de benzină cu un cui înfipt cît mai adînc".

„Soseşte"... „El va sosi"..., cuvinte care încep să fie răspîndite. „El" devine un nume colectiv aplicabil lui Hitler și, prin extindere, statului său major, armatei, avioanelor sale, în sfîrșit, la tot ceea ce este german. Doamna Knoyes, o gospodină din Dover, răspunde astfel unui ziarist care o chestionează : „Mi-e indiferent dacă «el» vine, numai să nu fie la ora cînd servesc eu masa". Directorul hotelului „Esplanade", d-l Tilbrocke, face, la rîndul său, următoarea afirmație : „Noi ne aflăm dintotdeauna pe malul mării și nu intenționăm să majorăm prețul pensiunii, chiar dacă, din camera lor, clienții ar putea asista la lupte". Președintele lui *Civil Defence Committee*[1] din Kent fu chemat în mare grabă la o fermă. Credea că un paraşutist german aterizase acolo. În realitate însă, nu era vorba decît de o bătrînă care plîngea cerînd ajutor, fiindcă broasca ei țestoasă căzuse într-un vas mare cu zeamă de cartofi.

Cu toate acestea pericolul era iminent.

Ploaia de bombe, carcasele avioanelor germane care împînzeau cîmpurile și paraşutele sfîșiate, sau bucățile de tablă răsucită care erau expuse se aflau acolo pentru a face dovada acestui lucru. „Anglia — scria poetul Edward Shanks — își reține suflarea, căci bătălia nu e încă terminată și sfîrșitul ei s-ar putea numi moarte". Pe străzi, monu-

[1] Comitetul pentru apărarea pasivă.

mentele dispar sub sacii de nisip, vînzătorii de ziare înseamnă cu cretă pe tabla lor neagră, la stînga, numărul avioanelor germane doborîte, iar la dreapta numărul pierderilor engleze. La ediţiile de seară, ei anunţă scorul ca după un meci „cu prelungiri". Toţi bărbaţii disponibili sînt încadraţi în *Home Guard* [2]. Pot fi văzuţi domni în vîrstă, cu înfăţişare foarte demnă — rămăşiţe glorioase ale campaniilor coloniale —, amestecaţi cu studenţi de şaptesprezece ani, făcînd cu seriozitate instrucţie cu puşti de lemn. Printre ei un zulus de şaizeci şi trei de ani şi un fost sergent-major din *Black Watch* [3], care, avînd optzeci şi opt de ani, îşi arogă titlul de decan. Recrutarea se face cu destulă rigiditate: un ofiţer decorat cu Crucea Victoria, obţinută în timpul primului război mondial, este exclus din *Home Guard* atunci cînd se află că e fiul unor ruşi nenaturalizaţi. Problema provoacă şi o interpelare în Camera Comunelor.

Pentru a-şi echipa oamenii, comandantul-şef al *Home Forces* [4]-ului lansează un apel către toţi englezii:

„Aş dori să nu dispreţuiţi armele de vînătoare! Dispun în prezent de peste un milion de încărcături de alice, care pot omorî un leopard de la două sute de yarzi!"

Imediat încep să curgă armele din toate părţile. Regele dă exemplu, sacrificîndu-şi colecţia completă de arme de vînătoare. Fiecare ofiţer al armatei din India scoate cîte o sabie din panoplia lui. Cel mai neînsemnat globe-trotter [5] amator înşiră pe biroul lui *Home Guard* cîte o grămadă de lănci, săbii africane şi măciuci. În lipsă de ceva mai bun, sportivii şi-aduc bastoanele de golf. Asociaţia de tragere cu arcul dintr-o localitate vecină cu Uxbridge anunţă că-şi antrenează membrii, deveniţi deodată foarte numeroşi, ca să spintece cu săgeata paraşutele aviatorilor inamici. Gospodine aduc pachete cu piper, „ca să fie aruncat în ochii nemţilor".

La rîndul său, lordul Beaverbrook le îndeamnă să-şi golească dulapurile. Tot ce este de aluminiu capătă deodată valoarea aurului. „Daţi-mi cratiţele, tigăile, şanurile pentru încălţăminte, cuierele, ibricele, accesoriile aspira-

[2] Armata teritorială.
[3] Garda Neagră, poliţie auxiliară colonială.
[4] Forţele teritoriale.
[5] Călător prin întreaga lume.

toarelor de praf, le cere ministrul, le voi transforma în *Spitfire,* în *Hurricane,* în *Blenheim* şi în *Wellington*". Aviaţia, care ieri încă era numită *Cinderella Service* (serviciul cenuşăreasă), ocupă de acum încolo primul loc în ordinea de urgenţă a producţiei industriale.

Pe nesimţite se săvîrşeşte o adevărată revoluţie în obiceiurile unei naţiuni înverşunat de tradiţionaliste şi care, pentru a supravieţui, trebuie să sacrifice cu regret unele din caracteristicile ei dominante. La drept vorbind, se vede bine că nu le sacrifică, ci le travesteşte sau se face că le uită. Conştient sau nu, ea le păstrează, ca şi cum ar şti că sub potopul care se pregăteşte, chiar şi defectele ei vor juca rolul de certitudini. Abia mai tîrziu, după trecerea pericolului, cînd îşi va slăbi încordarea, îşi va da seama că în cursul acestor săptămîni din vara anului 1940, cînd fiinţa ei naţională era în joc, a suferit o prefacere socială şi politică.

În jurul marilor oraşe străjuiesc baloane captive. „S-ar spune că o turmă de elefanţi risipiţi a descoperit deodată secretul înălţării în văzduh". Sînt în număr de 1 500, instalate la o înălţime de 5 000 de picioare, pentru a stînjeni venirea în picaj a bombardierelor. Cablurile lor pun asemenea probleme agresorilor, încît Hanna Reitsch, femeia germană pilot de încercare, primeşte misiunea să procedeze la experienţe, în vederea înzestrării avioanelor cu un dispozitiv de tăiere a lor. Se răneşte însă foarte grav în cursul unei încercări şi primeşte crucea de fier. Londonezii botează cu diferite porecle aceste burdufuri ce planează deasupra oraşului lor. Balonul cel mai buhăit, cel mai uzat este botezat „Hermann", la fel ca şi Göring ; fetele din W.A.A.F.S. îl numesc pe al lor „Romeo". Nu stau ele toată ziua cu ochii pe el ? De acum nu se mai spune : „Cînd toate merg prost", ci „cînd se înalţă balonul...", adică atunci cînd se apropie pericolul.

Churchill este peste tot. Vizitează taberele de instrucţie, posturile de pază şi birourile de recrutare a voluntarilor. La Lincolnshire trece în revistă primul regiment de gardă salvat de la Dunkerque. Un soldat este pedepsit pentru că a vorbit în front. Churchill vrea să ştie ce a spus. Încurcat, colonelul încearcă să ocolească răspunsul. Churchill insistă. În cele din urmă colonelul cedează şi-i spune :

— Ei bine... sir... a zis : „Al dracului de bătăios, bătrîna canalie !"

Churchill se întoarce la Londra. Pe biroul lui, în fața celor două călimări de școlar, una cu cerneală neagră și cealaltă cu roșie, au fost așezate o placă de lemn și o pernă cu ace cu gămălie cilindrice sau rotunde. Unele sînt albastre, altele galbene, verzi sau roșii. Ele au menirea să marcheze în *Defence Maps Room* [6] punctele fierbinți unde oamenii se înfruntă și mor.

La 20 iulie, comunicatul aerian anunță atacuri asupra unor convoaie și nave izolate la Dover, precum și așezarea de mine. „În zona Dover-ului — adăuga comentatorul — se desfășoară o asemenea activitate, încît începe să fie denumită «colțul infernal»".

În acea după amiază, vremea era, prin excepție, frumoasă. La Middle Wallop, unde staționează escadrila 501, piloții au ieșit din *dispersal* [7] pentru a sta la soare, pe iarbă. Printre ei se află un englez din Yorkshire, cu fața plină de pistrui, cu chica de un roșu aprins și boneta pe o sprînceană, James Lacey, căruia camarazii îi spun *Ginger*, „ghimbirul" [8]. E ora ceaiului, cînd deodată sună alarma. Într-o clipă piloții aleargă la *Hurricane*-le lor. Sînt chemați să apere un convoi atacat nu departe de Jersey.

Cîmpia Dorset-ului se desfășoară sub aripile lor. Bine grupați, zboară deasupra peninsulei Portland. Iată și Marea Mînecii, smălțuită în culori și scînteind, dar imediat, cu mult mai repede decît prevăzuseră indicațiile *Ops'room*-ului, apare convoiul la jumătatea drumului dintre insule și coastă. Piloții escadrilei *501* văd cum avioanele *Ju 87* și *Stuka* se înverșunează asupra țintelor pe care le constituie vapoarele de un cenușiu metalic, așezate ca niște jucării pe mare, apoi cum *Messerschmitt*-urile *109* de escortă se aruncă de sus asupra lor. O adevărată haită de fiare de pradă.

— *Tallyho !* anunță comandantul.

Așa sună onomatopeic vechiul strigăt al vînătorilor cu gonaci la vederea vînatului ; este îndemnul la ucidere, sem-

[6] Camera hărților apărării.
[7] Cort sau baracă în care stau piloții în așteptarea zborului.
[8] Plantă erbacee care crește în regiunile subtropicale.

nalul de atacare a *banditilor*. La mai puțin de două sute de metri în față, Lacey reperează un *109* care se îndreaptă spre el. Se propteşte bine pe fundul *Hurricane*-ului său ; e clipa cînd îți place să te simți una cu tabla, cînd te gîndești că rezervoarele de benzină nu sînt suficient blindate, cînd îți mobilizezi toate reflexele... Inamicul l-a și ajuns. Lacey virează brusc, degajează pe aripă. Tirul germanului trece la cincizeci de metri de nasul *Hurricane*-ului. „E rîndul meu să joc — își spune Lacey —, la viitoarea trecere voi fi eu în poziție de tragere". Cei doi vînători își micșorează virajele. Englezul se străduiește să copieze exact mișcarea adversarului, virează într-o rază mai scurtă, care-l menține în interiorul cercului. *109* încearcă să-i fure locul. Lacey micșorează și mai mult. Acum e momentul, trage. În spatele carlingii o explozie puternică sfîșie fuzelajul bălțat. Germanul fuge, se aruncă spre mare, cu rana lui din ceafă, ca un taur rău chinuit de înțepătura țepușei. *Ginger* Lacey apasă pînă în fund maneta de gaze. Iată-l agățat de *Messerschmitt*, venind în picaj în spatele lui, cu degetul pe trăgaci. Timp de patru secunde delicioase îi trimite o rafală. Vede pur și simplu cum motorul lui *109* este literalmente tocat. Atunci rupe firul invizibil care-l lega de dușman, se îndepărtează și ia înălțime. Prin scobitura aripii urmărește aparatul albastru cenușiu, cu crucile lui negre tivite cu alb, cum devine din ce în ce mai mic, minuscul... Se gîndește la plescăitul pe care-l va produce cu cîteva sute de metri mai jos, cînd se va înfige drept în mare...

„Popor englez, sosim... — repetă fără încetare postul de radio german. — Pregătiți-vă bagajele, așa ca să le aveți la îndemînă cînd vom ajunge acolo... Sosim..."

Ziarele berlineze anunță începutul sfîrșitului pentru Marea Britanie. „Nachtausgabe" [9] socotește că, din partea lui Churchill, continuarea războiului constituie „o crimă împotriva poporului său". Pe calea undelor năvălește propaganda cea mai rudimentară. Dacă ai sta să-l crezi pe comentatorul oficial, englezii îngroziți caută să-și înece în alcool spaima, iar spitalele gem de bolnavi atinși de intoxicație etilică gravă. Cît despre evreii din Londra, la

[9] „Ediția de noapte".

aflarea invaziei apropiate „le albește părul, iar nasurile lor își îndreaptă cocoașele". Else Wendel scrie : „În Germania totul e desăvîrșit. Anglia a vrut război și i s-a servit dezastrul de la Dunkerque. Așteptam cu înfrigurare invadarea insulei. Unii dintre noi eram uimiți că ea nu începuse încă. Pe vremea aceea nu-i uram chiar atît de mult pe englezi ; mai curînd ne mîhnea gîndul la ceea ce avea să se abată asupra lor. Eram de părere că Marea Britanie se va dovedi, fără îndoială, un aliat foarte prețios, după ce, prin victoria noastră, o vom fi vindecat de mîndrie".

În sfere oficiale înalte încrederea în șansele păcii dăinuie. Raportul zilnic al statului-major al marinei germane precizează chiar : „Se pare că în Anglia există un mare număr de persoane importante care ar dori să ia cunoștință de eventualele noastre condiții de armistițiu". Contele Ciano, care a avut o convorbire cu Hitler, își nota în jurnalul său : „Cred că dorința lui de pace e sinceră". Într-adevăr, atunci cînd seara tîrziu, după cuvîntarea ținută în Reichstag, au fost cunoscute la Berlin primele reacții engleze și s-a aflat că ele sînt defavorabile, se spune că Hitler mai spera încă. „Răbdarea lui proverbială" nu ajunsese la capăt. El împărtăși unui purtător de cuvînt al Ministerului de Externe hotărîrea de a mai amîna începerea acțiunii.

Cîțiva ofițeri superiori au și început să șușotească.

„Ar fi trebuit exploatată imediat slăbiciunea de moment a adversarului", va scrie mai tîrziu mareșalul von Manstein. Cît despre generalul Student, rănit la Rotterdam și aflat în spital, turba pentru că nu putea alerga la Berlin ca să-și facă auzită convingerea despre necesitatea unui atac imediat. „Atacul trebuie să se producă acum, mai înainte ca englezii să-și desfășoare măsurile lor de apărare".

Hitler însă era singurul stăpîn al păcii și războiului. El aștepta. Ochii îi erau ațintiți spre Suedia, al cărei rege urma să propună englezilor o mediație...

Dimineața zilei de 21 iulie este frumoasă. *Fighter Command*-ul efectuează 571 de misiuni, în cursul cărora pierde șase aparate și distruge șapte.

În jurul mesei din *Operations'room,* personalul din W.A.A.F.S. este ocupat să deplaseze cu riglele piesele reprezentînd escadrilele trimise la luptă deasupra Mării Mî-

necii, iar în acea zi, contactul prin radio cu piloţii făcîndu-se direct, războiul şi moartea năvălesc deodată în camera închisă. Zgomotul vocilor cade literalmente din cer, umplînd toată încăperea. Sînt ordine strigate în fonie, înjurături, gîfîituri de spaimă. Vacarmul se rostogoleşte dintr-un zid în celălalt. Deodată, sub ochii auxiliarelor feminine, strînse în jachetele uniformelor albastre ale Forţelor aeriene britanice, plăcile giganticei partide de ruletă, în care ele joacă rolul de crupieri, capătă forma a tot ceea ce este mai înfricoşător din expresia omenească : insulta şi strigătul. Pentru prima dată ele *aud cum se moare*. Ofiţerii superiori se agită. Acolo sus, băieţii spun nişte lucruri teribile atunci cînd moartea se agaţă de umerii lor şi-i cuprinde furia şi spaima. Se propune ca fetele să fie înlocuite. Ele refuză însă. Riglele alunecă pe masă : „Faceţi jocurile, vă rog, nimic nu mai cade !" Miza este de fiecare dată o viaţă omenească. Iar strigătele continuă.

Se aude cum un tînăr pilot, care primea tocmai botezul focului, îşi chema comandantul cu o voce pe care o voia încă demnă, dar pe care spaima o făcea să tremure. Aparatul lui era în flăcări, iar carlinga, înţepenită de o schijă, refuza să se deschidă. Cădea în picaj spre mare şi întreba ce trebuie să facă. Un scurt schimb de întrebări şi răspunsuri duse la constatarea că totul era inutil. Atunci comandantul ceru pilotului condamnat să-şi înceapă rugăciunea. „Tatăl nostru carele eşti în ceruri..." Pilotul osîndit repetă : „Tatăl nostru carele eşti în ceruri...", „sfinţească-se numele tău..." Ecoul continuă : „sfinţească-se..." În momentul în care comandantul pronunţase : „Facă-se voia ta precum în cer aşa şi pe pămînt...", ecoul amuţi. Tînărul pilot fusese înghiţit de valuri.

La 21 iulie Hitler şi-a adunat comandanţii-şefi pentru a discuta cu ei despre şansele oferite de o debarcare în Marea Britanie. Von Brauchitsch afirmă că poate asigura succesul doar dacă marina îşi ia angajamentul să transporte la destinaţie, în bune condiţii, patruzeci de divizii. Marina nu poate garanta decît pentru zece. Führerul se întoarce atunci întrebător către Halder :

— Este o sinucidere ! răspunse acesta.

Göring rămîne însă optimist.

— Dați-mi numai cinci zile de vreme frumoasă...

Discuția se prelungește. Se vorbește de divizii, număr de tone, tonajul bombelor. Sînt hotărîte chiar o serie de măsuri privitoare la teritoriul cucerit. Lira sterlină va valora 9 mărci și 60 de pfenigi, iar toți bărbații englezi între șaptesprezece și patruzeci și cinci de ani vor fi deportați pe continent. Un exemplar din afișele în două limbi ce vor fi lipite pe clădirile rechiziționate trece din mînă în mînă. Se pare că Hitler nu-i cu gîndul acolo. Cînd își descleștează buzele, nu spune decît :

— Avem în fața noastră un dușman bine pregătit să se apere și teribil de hotărît.

Apoi, altă dată :

— Invadarea Marii Britanii constituie o acțiune deosebit de îndrăzneață... Chiar dacă distanța de străbătut este scurtă, nu e vorba de o simplă trecere a unui fluviu, ci de aceea a unei mări dominate de inamic.

În concluzie, ziua „Z" este fixată la 11 septembrie, iar operația este botezată „Seeloewe", „leul de mare" sau „otaria" [10].

„Așadar, zarurile fiind aruncate — scrie Galland în iulie 1940 —, flotele aeriene a II-a și a III-a au luat poziție de-a lungul Mării Mînecii. Unitatea mea, grupul al 3-lea din escadra a 26-a de vînătoare, s-a instalat pe un aerodrom de campanie perfect camuflat, aproape de Guines. Escadra depindea de al II-lea corp aerian, făcînd parte din flota a II-a aeriană a mareșalului Kesselring". Mai adaugă apoi : „Spre surprinderea generală, inamicul n-a încercat nici o singură dată să împiedice instalarea dispozitivului nostru. Probabil că-și rezervă forțele pentru luptele defensive".

La fel s-au petrecut lucrurile și la Bruxelles, Gand, Boulogne, Compiègne, Caen, Deauville, Saint-Denis, Villacoublay și chiar la hotelul „Ritz" din Paris, unde Luftwaffe și-a pus amprenta cenușie ca oțelul, impunîndu-și ofițerii cu ochii de culoare deschisă și cu impermeabile lungi, care le ajungeau pînă la glezne, precum și fanioanele ei de război.

[10] Mamifer carnivor din Oceanul Pacific asemănător cu foca.

La sud de Beauvais lucrările înaintau repede. Şoseaua de la Coudray spre Parfondeval a fost tăiată în unghi drept de o barieră şi de un post german instalat acolo. Tot sectorul este acum înconjurat cu sîrmă ghimpată, iar ziua şi noaptea patrulează soldaţii însoţiţi de cîini poliţişti. Tutungeria rechiziţionată adăposteşte pe croitorul şi cizmarul taberei. Mai departe este teritoriu interzis. În fiecare dimineaţă aterizează un avion pe aerodromul de la Champ-l'Evêque. El aduce poşta şi uneori pleacă cu comandantul, ducîndu-l la Paris sau spre o destinaţie necunoscută. Luarea în stăpînire se înăspreşte fără încetare. D-l Masselin, primarul din Neuville, îşi strînge sfecla de pe cîmp şi răstoarnă trei roabe într-un hambar, pe care autorităţile de ocupaţie l-au rechiziţionat în principiu, dar pe care nu-l folosesc. A doua zi ofiţerul se supără, şi nu-i de loc plăcut cînd se supără el. Se numeşte parcă Schuschner. Este în orice caz numele care a fost descifrat pe *ausweisuri,* adică autorizaţiile de circulaţie, pe care le eliberează în calitate de comandant al taberei. Escortat tot timpul de un dulău fioros, caută să se facă temut. Pretinde că a fost prizonier în Franţa în timpul primului război mondial şi că a suferit torturi grave, bătîndu-i-se degetele cu ciocanul pentru a-l face să vorbească. Cînd maşina lui se opreşte dimineaţa în faţa barierei, aceasta se ridică singură ca prin farmec, iar santinelele se reped cu bricheta aprinsă să-i aprindă ţigara. Interpretul care-l însoţeşte, un anume Wagner, povesteşte că a fost funcţionar de bancă la Paris pînă în septembrie 1939.

Puţin cîte puţin încep să răzbată informaţiile. După aprovizionarea, care este necesară în fiecare săptămînă, oamenii încep să-şi facă o ideę de numărul persoanelor aflate în pădure. Trebuie să fie vreo patru mii, iar instalarea lor nu este încă terminată. Ea va continua toată iarna. Apoi, din întîlnirile întîmplătoare dintre ocupanţi şi ocupaţi se nasc precizări. Se ştie că s-a construit o gară în faţa tunelului blocat, că a fost înzestrată cu un peron lung din scînduri, aproape de punctul unde şoseaua trece pe sub podul de cale ferată, acolo unde se spune că „ei" au construit terenuri de tenis împrejmuite. Francezii, la început puţin numeroşi, încep să meargă la lucru în tabără. Sînt bine plă-

tiți și li se eliberează un *ausweis* care le permite să treacă de două ori pe zi hotarele acesteia. Prin ei se află că imediat după post, pe dreapta, se găsește biroul comandantului, lîngă care se construiesc celule pentru civilii adunați de patrule în apropierea regiunii interzise. Mai departe se desfășoară lucrări gigantice pentru construirea unui bloc imens, care, multe luni mai tîrziu, va fi denumit „blockhausul lui Göring". Ești nevoit să cobori treizeci și șapte de trepte pentru a ajunge la birourile subterane. Amănuntele se înmulțesc mereu. Adesea, pensionarii de două sau trei zile ai închisorii, pedepsiți pentru a fi circulat fără autorizație sau pentru că au făcut afaceri cu vreun soldat, povestesc, după punerea lor în libertate, scene fantastice care, puse cap la cap și cu ajutorul imaginației, sfîrșesc totuși prin a trasa destul de exact planul taberei.

Cînd aceasta va fi gata, se va înfățișa ca o adevărată cetate administrativă și de război, avîndu-și centrul aproape de *bunker*, cu cincizeci și două de barăci, construite solid, ateliere, garaje, o centrală electrică, șapte depozite de muniții, un mare restaurant, dușuri, două piscine, o instalație de pompe împotriva incendiului și niște rezervoare de benzină îngropate adînc în apropierea tunelului rezervat trenului special al mareșalului Reichului. Șaizeci de persoane sînt însărcinate în fiecare anotimp cu refacerea camuflajului acestei cetăți. Astfel tabăra, *bunkerul*, orașul ei secret, tunelul, kilometri întregi de șosele proaspăt asfaltate și terenul de aterizare sînt diluate, făcute una cu cîmpiile înconjurătoare. În jur, lumea privește și face negustorie clandestină ; cinci litri de benzină de avion valorează o jumătate de livră de unt. Din timp în timp se mai produce cîte o alarmă. Automobile cu remorci laterale trec în trombă pe ulițele satului, sau împrejurimile căii ferate sînt deodată ocupate de soldați : deci Göring nu se află departe. Într-o zi este văzut plimbîndu-se în civil pe străzile din Coudray. Printre ofițerii din suita lui se află un al doilea Göring, dublura lui, în uniformă de mareșal. Se întîmplă atîtea ! Nu va fi recunoscut oare și Hitler plimbîndu-se prin aleile taberei pe un cal alb ?

La Berlin, maiorul Schmid, ascultînd la postul de radio german anunţîndu-se că comentariile englezilor la discursul führerului sînt „un amalgam de insulte, obrăznicii şi aroganţă", înţelege că a sosit momentul cînd „studiul său albastru" se va transforma într-o sonată pentru mitraliere, tunuri şi bombe. Cu atît mai mult cu cît, la 22 iulie, lordul Halifax, secretar de stat la Ministerul de Externe al maiestăţii sale, pronunţă un discurs moderat, pe un ton liniştit, pe care-l încheie cu aceste cuvinte : „Nu vom înceta lupta înainte ca libertatea să ne fie asigurată".

V

VAPOARE ŞI OAMENI

La 23 iulie, o ceaţă uşoară învăluie strîmtoarea Calais. Din cînd în cînd, pe neaşteptate, începe să cadă o ploaie măruntă. Ea spală căsuţele înconjurate cu flori agăţătoare şi peluze în a căror iarbă se afundă piciorul. Pentru a feri convoaiele de atacurile neîntrerupte ale formaţiilor de bombardiere, sprijinite de *Messerschmitt*-uri, ele sînt îndreptate în afara Mării Mînecii. Convoaie urcă prin Canalul de Nord, trec prin Canalul Bristol, se strecoară în afara razei de acţiune a avioanelor de vînătoare inamice, a căror autonomie de zbor nu depăşeşte o oră şi jumătate şi pătrund astfel în Anglia pe scara de serviciu.

La căderea nopţii, *Ginger* Lacey, aviatorul roşcat din escadrila 501, decolează de la Middle Wallop pornind în patrulare de noapte ; *Ops'room*-ul îl conduce cu mîna lui nevăzută prin întuneric. Între piloţi şi controlorii de pe sol iau naştere ciudate legături oarbe. Învaţă să se recunoască, descoperă mijloacele de a se regăsi, încep să existe unii pentru ceilalţi. Dialogul încetează numai atunci cînd se dezlănţuie acţiunea ucigaşă. Jos, controlorul aşteaptă rezultatul încăierării. Dacă cumva, imediat după aceea, pilotul nu-şi strigă victoria sau nu înjură de furie că i-a scăpat momentul potrivit, înseamnă că dialogul dintre ei a fost definitiv încheiat. Glasurile care răsună în noapte sînt indiscrete. Departe unii de alţii, se simt atraşi spre confidenţe. Îşi spun

mult mai multe decît ar face-o aşezaţi faţă în faţă pe două taburete la bar. Aşa se face că, într-o seară, doi piloţi, povestindu-şi reciproc aventurile de dragoste, află că trăiesc cu aceeaşi femeie, şi, cu acelaşi prilej, controlorul de la *Operations'room* constată că e înşelat de două ori.

În raza unui reflector, Lacey vede răsărind un *Heinkel 111*. Din faţă pare un ţînţar mare cu nasul de sticlă, cu cele două motoare mai apropiate decît la *Messerschmitt 110*, avînd ampenajul redus la o linie verticală. O pradă de soi cu cei 400 de kilometri pe oră ai lui şi cu viteza ascensională de trei-patru ori mai mică decît a *Hurricane*-ului. Este înarmat cu cinci mitraliere, însă turelele lui, manevrate cu mîna, nu-i permit o mare rapiditate de tir. Lacey se bucură la gîndul că se va repezi în german şi-l va scoate din minţi cu virajele lui... Apasă pe gaze...

De îndată este prins însă în lumina mai multor reflectoare, care, părăsind *Heinkel*-ul, se concentrează asupra lui. Lacey îşi aminteşte că trebuie să lanseze litera de identificare. Ea se schimbă în fiecare zi, iar piloţii aparatelor de vînătoare o transmit servanţilor de la reflectoare cu ajutorul farurilor lor inferioare. Care-i combinaţia din ziua aceea ? Pilotul îşi scormoneşte în memorie, o găseşte şi o transmite. Nu părăseşte din ochi ţînţarul cel mare aflat acum foarte aproape de el şi se pregăteşte să tragă în el. O lumină roşie şi apoi una verde se aprind deasupra bombardierului. În faţa lui Lacey înfiorător de brusc se face beznă. Reflectoarele au părăsit *Heinkel*-ul şi toate împreună s-au aruncat asupra *Hurricane*-ului, năpădindu-l cu razele lor încrucişate. După zece secunde asupra aparatului de vînătoare englez începe să tragă şi antiaeriana, cu o îndîrjire de necrezut. O explozie mai apropiată scutură *Hurricane*-ul şi, nebun de furie fiindcă şi-a pierdut prada, el însuşi transformat într-o ţintă, Lacey intră în vrilă, pentru a ieşi din cercul infernal în care l-au ţintuit luminile reflectoarelor. Razele reflectoarelor îl caută cu desperare, măturînd întunericul în toate direcţiile. Lacey se repede spre pămînt, alergînd spre baza lui ca o vulpe hăituită. Ajunge pe sol şi-şi adăposteşte aparatul. N-are decît un gînd : să pună mîna pe unul din acei tîmpiţi manipulatori de lumini, pe unul dintre artileriştii aceia neîndemînatici şi să-i facă fărîme. Îl şi furnică prin pumni. Sare din *Hurricane*.

Ajuns pe pământ, aruncă o privire pe ceasul de la mînă pentru a nota exact ora incidentului... şi, deodată, înţelese. Miezul nopţii trecuse, era *mîine,* iar literele de identificare fuseseră schimbate. Acelea pe care le transmisese el fuseseră valabile cu o zi în urmă. Oamenii din apărarea pasivă au crezut că e vorba de o cursă şi s-au înverşunat împotriva lui, lăsînd să le scape *Heinkel*-ul, care, datorită întîmplării sau unui serviciu de spionaj perfect informat, a ştiut să semnalizeze cu luminile corespunzătoare bombardierelor britanice din ziua aceea. Lacey se întoarse în *dispersal,* rumegîndu-şi mînia cu gîndul la ţînţarul cel mare şi întunecat care-şi continua nepedepsit, în întuneric, acţiunea lui aducătoare de moarte.

După cîteva ore, în dimineaţa zilei de 24 iulie, dintr-un petic de senin al cerului înnorat, o formaţie germană ţîşni deasupra gurii Tamisei. Sistemul de alarmă intră în funcţiune, iar escadrila 54 din Rochford primi ordinul s-o intercepteze. Cel care comanda secţiunea *Red* era Alan Deere, un băiat înalt, blond, cu un cap solid de tăietor de arbori, cu nasul mare, maxilarul pătrat şi gîtul înfăşurat într-un fular cu picăţele. Dowding spunea despre el că „se poate să fie unul din acele personaje care nu se dau niciodată bătute". *Spitfire*-le întîlniră primul val de bombardiere la înălţimea de şase mii de metri. Se pregăteau tocmai să angajeze lupta, cînd apăru un al doilea val. „N-am văzut niciodată un val mai mare — scrie Deere. — Era compus din optsprezece *Dornier,* protejate de nenumărate avioane de vînătoare de escortă, care forfoteau încoace şi încolo pe deasupra şi pe la spatele valului". Comandantul secţiunii *Red* se adresă prin fonie *Ops'room*-ului cerînd întăriri şi imediat se năpusti în învălmăşeală. Altercaţia era aprinsă şi se desfăşura în nori. Escadrila 54 se împărţi în două, fiecare din jumătăţi dispărînd în focul unei lupte învîrtejite.

Galland, sosit în ajun pe coastă, lua parte la serbare. Era prima lui misiune în cadrul bătăliei. „Antrenînd în urma mea grupul de stat-major — raportă el —, m-am avîntat împotriva a două secţiuni de *Spit.* Executarea unei spirale largi în coborîre ne-a permis să le atacăm prin surprindere, în condiţii extrem de favorabile".

Avioanele începură să cadă din toate părţile. Pilotul Colin Gray doborî un *Messerschmitt 109*. Se auzi chemat în ajutor. Fu văzut înfundîndu-se într-un nor, aidoma unui salvator care se aruncă în fumul incendiului. Nici urmă de *Spitfire* ; în schimb se afla acolo un *109* care evolua fără să bănuiască ceva. Gray fu atît de surprins, încît apăsă pe butonul de tir fără să se gîndească să calculeze deriva şi, împotriva oricărei logici, doborî al doilea avion german din ziua aceea. Galland, la rîndul lui, se lipi de spatele aparatului care apăra flancul stîng al formaţiei engleze : „În timp ce începea un viraj cabrat, am reuşit să-i expediez o lungă rafală. Lovit în mijlocul fuzelajului, alunecînd pe o aripă, se prăbuşi ca o piatră". Galland se luă după el, şi văzu cum geamurile carlingii fură zvîrlite ; apoi pilotul sări. Urmări din ochi cum se sfărîmă *Spit*-ul, apoi se întoarse tocmai la timp pentru a zări pe pilot, a cărui parașută nu se deschisese, prăbuşindu-se glonţ în apa mării...

„Reveniţi la bază — scrie Galland —, ne-am privit cu gravitate. Acum eram lămuriţi : *Royal Air Force*-ul era un adversar pe măsură".

De cealaltă parte, Deere, aterizînd la Rochford, află de la secundul camaradului său Johnny Allen că acesta fusese doborît încă din primul atac. Îl lovise un *109* şi căutase să ajungă la Manston. Focul a fost însă mai iute decît el, motorul s-a aprins, iar el s-a prăbuşit la marginea oraşului Foreness. Mai avea încă două sau trei mile de parcurs pentru a se salva. Avea opt aparate inamice la activul său.

Ca o ironie a soartei, controlul de la bază exprimă lui Alan Deere regretul de a nu-i fi putut trimite mai repede întăriri. Îl anunţa că o escadrilă se găsea în clipa aceea deasupra convoiului, acolo unde avusese loc lupta.

Bilanţul zilei : trei aparate engleze doborîte faţă de opt germane.

Ploaia a reînceput să cearnă...

Seara, despărţindu-se de ascultătorii săi, Frank Philippe, comentatorul B.B.C.-ului, rosti obişnuita sa formulă de încheiere :

— Noapte bună tuturor...

Mai adăugă apoi o mică frază care atrase atenţia multora dintre ascultători :

— *and good luck...* [1]
Apoi emisiunea se opri.

La Karinhall, reşedinţa care purta numele primei sale soţii, Hermann Göring primea un mesager ciudat: pe dr. Albert Plesman, conducătorul companiei aeriene olandeze K.L.M.

În timp ce deasupra estuarului Tamisei se desfăşura lupta, din care Galland învăţase o primă şi importantă lecţie pentru restul războiului, la Karinhall se vorbea de pace. Plesman îl cunoştea pe Göring, al cărui nepot fusese pilot în serviciul lui. Ceruse şi obţinuse această întrevedere. Venea să se ofere ca mediator între guvernele german şi britanic. Planul lui de pace era gata pregătit; îl scoase din buzunar şi îl întinse lui Göring.

Reichsmarschall-ul trebui să-şi amintească cu un surîs de vizita generalului Milch, inspector general al Luftwaffe-ului, pe care o primise înainte cu o lună. Göring se afla atunci în Belgia, unde-şi instalase cartierul general. Milch venea de la Dunkerque, unde zburase deasupra cîmpului de luptă la bordul avionului său personal. Convingerea lui fusese formată: armata britanică, reîmbarcîndu-se, părăsise aproape totalitatea tancurilor, a artileriei şi a maşinilor. Trebuia să se profite de vremea bună pentru a o ataca imediat, fără să i se lase timp să se reculeagă. Göring găsise ideea „absurdă".

Azi îl asculta pe acest olandez care-i vorbea de încetarea războiului. Promise să relateze führerului convorbirea avută, imediat ce acesta va fi revenit de la Berchtesgaden.

Siegfried, în castelul său, încercă un minunat sentiment de putere...

În Anglia a fost condamnat la şapte ani de închisoare un individ care-şi manifestase zgomotos şi turbulent simpatia pentru forţele Axei. A fost arestat după ce devastase nouă cabine telefonice cu intenţia de a le face inutilizabile în cazul unui raid inamic, cînd va fi nevoie să fie alarmate serviciile de apărare pasivă. Cu cîteva zile înainte, un învăţător ţinuse în faţa elevilor săi o cuvîntare defetistă.

[1] Şi mult noroc...

„O dată cu terminarea instalării noastre pe coastele Mării Mînecii — scria Galland —, exact la 24 iulie 1940, s-a terminat şi prima fază a bătăliei pentru Anglia. Pînă acum Luftwaffe-ul s-a mulţumit să atace navele de război şi de comerţ britanice".

La 25 iulie, o ceaţă deasă plutea deasupra strîmtorii Calais, şi un vînt slab sufla dinspre nord-vest. În autobuzul lui de la capul Blanc-Nez, Fink află că un convoi se aduna în largul lui Southend. Sistemul de reperaj-radar era acum instalat pe coastă şi, cu toate că nu era atît de perfecţionat ca cel al englezilor, îi permitea Kanalkampfführer-ului să-şi pregătească armele din vreme. Pînă atunci, jocul fusese simplu : englezul încerca să treacă un convoi prin canal, germanul îl vedea şi-şi lansa *Stukas*-urile. Radarul sau comandantul patrulei de protecţie engleză anunţa sosirea germanilor ; englezii trimiteau întăriri, şi astfel începea lupta.

În dimineaţa aceea, prima piesă a Kriegspiel-ului se numea C.W.8. „Este un convoi de douăzeci şi unu de vase de comerţ escortate de două traulere înarmate". Ştiindu-l în faţa Southend-ului, la extremitatea nordică a estuarului Tamisei, Fink n-avea decît să deschidă cartea cu orarul mareelor, pentru a afla ora la care C.W.8 va suna la uşă. Aceasta se va petrece „spre mijlocul după-amiezii".

Ceaţa se împrăştiase atunci cînd convoiul intră în canal. Fink îl *ochise* ca la poligonul de tir. Trimise trei formaţii de *Stuka* apărate de avioane *Messerschmitt 109*. Galland se afla acolo. Luptele precedente îl învăţaseră că *Ju 87* „atrage *Spitfire*-le aşa cum mierea atrage musca". Ştia că *Stuka*, „atunci cînd părăseşte formaţia pentru a se arunca izolat în picaj, este practic lipsit de apărare". Era ferm hotărît să nu lase ca avioanele de vînătoare engleze să-i transforme în ţinte sigure.

La Bentley Priory, alarma fu recepţionată. Se ordonă unui *flight* din escadrila 54 de la Rochford să intercepteze aparatele inamice. Comandantul celor cinci *Spitfire* era „Woncky" Way. Cu toată disproporţia forţelor ce se înfruntau, el nu şovăi nici o secundă. Strigă în fonie faimosul :

— *Tallyho !*

Colin Gray, secundul lui, îl văzu amestecîndu-se cu haita de vînători cu cruci negre, care-l înconjurară.

Stukas-urile nu începură încă să se lanseze în picaj. Galland se repezi asupra *Spitfire*-lor. Doborî unul, care porni să se sfărîme în apă, nu departe de digul de la Dover.

Jos, printre nave, e infernul ; *Stukas*-urile își lansează bombele, se înalță, vin din nou și fac să țîșnească enorme jerbe de spumă. Din marea de un albastru închis se ridică rotocoale de fum negru, vase își arată fundul ca niște pești morți. Lîngă mitralierele antiaeriene, servanții se întorc, se sucesc cu mîinile crispate pe trăgace, conștient insensibili la gloanțele care ricoșează în apărătoare și miaună pe lîngă urechile lor. Unul dintre ei a făcut praf un *Stuka* ce se năpustea spre vasul lui. Altul i-a și luat locul însă scuipînd moarte...

De pe înălțimea falezelor calcaroase, de o parte și de alta a canalului, observatorii urmăreau această dezlănțuire de furie. S-ar fi spus că apa fierbea și că cerul luase foc. Exploziile bombelor, țîșniturile de aburi, vacarmul motoarelor, urletul sirenelor și ticăitul zvîcnitor al mitralierelor compuneau o superbă operă wagneriană.

Alan Deere ajunsese cu *flight*-ul lui deasupra convoiului. Auzi în cască strigătul unuia dintre piloții săi, George Gribble, din prima patrulă :

— Atenție, *Blue one* [2], coboară niște *109 ! Sînt sute !*

Vocea lui George era teribil de iritată. Răsunară ordine :

— Degajați... degajați...

De data aceasta era Colin Gray. Cui îi adresa el această chemare ? Apoi din nou alte ordine.

Deere luă legătura cu controlul de la sol și ceru permisiunea de a intra în luptă. Îi fu refuzată. Trebuia să rămînă la înălțime și se simțea ca țintuit la pat de o infirmitate, cu atît mai mult cu cît strigătele se succedau. Lui Deere i se păru că a înțeles că Wonky a și doborît un *Stuka*, era însă vorba chiar de asta ? Dar ce se întîmpla cu George ? El urla :

— Fugi, Wonky, fugi !

S-ar spune că va face o criză de nervi sau va izbucni în lacrimi. Deere strînse din dinți. Blestemă controlul. Ar fi dat zece ani din viață pentru a coborî cu cîteva mii de picioare pentru ca să vadă mai de aproape ce se petrece.

[2] Albastrule (în limba engleză).

Dar n-avea voie. Era nevoie de el la un anumit moment al partidei ; era un pion şi nu trebuia să fie decît un pion. Pionii sînt însă surzi şi orbi, pe cînd el nu era.

— Scîrnăvie de război blestemat ! Bastarzii dracului ! Ce porcărie !

Vocea lui George era gata să dea în hohote de plîns. Lui Deere îi răsuna în urechi ca şi cum camaradul lui s-ar fi găsit lîngă el. Ploaia de înjurături făcea să-i pîrîie casca.

— L-au doborît pe Wonky, l-au *doborît*...

Deere, acolo sus, în singurătatea carlingii sale, a închis o clipă ochii. Era un pion, şi nu trebuia să fie decît un pion.

Galland lua şi el parte la petrecere. Se afla la etaj, acolo unde se desfăşura lupta, şi se distra de minune. „Am atacat încă un *Hurricane,* dar mi-a scăpat executînd o jumătate de întoarcere. Timp de aproape cincisprezece minute am putut vedea cum patru avioane de vînătoare s-au scufundat în mare, şi un pilot a sărit cu paraşuta".

După părerea lui Colin Gray, *Hurricane*-le sosiseră prea tîrziu, atunci cînd totul se sfîrşise. El preciza chiar : „Veneau să mă recunoască, de parcă ar fi vrut să se asigure că nu eram un *109*".

Jos, în convoi, domnea haosul. Marea era plină de sfărîmături. Din douăzeci şi una de unităţi care părăsiseră Southend-ul, unsprezece fuseseră atinse, din care cinci scufundate, iar celelalte şase scoase din luptă. Două distrugătoare, *Brilliant* şi *Boreas,* părăseau atunci Dover-ul ; erau văzute cum se grăbeau printre petele de ulei şi epave. Traversau de-a dreptul canalul, pentru a se duce să tragă cîteva salve de obuze asupra comandamentului lui Fink. Comandorul, uluit, se pomeni cu obuzele căzînd în jurul autobuzului.

— Au o îndrăzneală afurisită !

Se dădu ordin ca *Stuka* să-i atace pe obraznicii aceia. Ele se aruncară de mai multe ori în picaj asupra celor două distrugătoare, care făceau cale întoarsă şi se îndreptau în zigzag spre Dover. Ambele fură lovite, iar unul dintre ele trebui să fie remorcat pînă-n port.

Pe cer, *Hurricane*-le, văzînd că *Messerschmitt*-urile *109* au dispărut, se aruncară asupra *Stukas*-urilor. „Un balet frumos — raporta Page. — Un *Ju 87,* un *Hurricane* în spatele unui *Ju 87,* urmărit şi el de un *Hurricane*... o adevărată înlănţuire..." Cît despre el, urmărea un *Stuka* ce-l împroşca

cu salve de mitralieră. Page ripostă. Germanul se aprinse, revărsînd torente de fum negru și continuînd să zboare. În cele din urmă însă se prăvăli în mare. „Tot ce a mai ieșit la suprafață a fost o roată și puțin ulei aprins". Se părea că lupta luase sfîrșit.

Pe cele două maluri ale Mării Mînecii se făcea bilanțul. Germanii pierduseră șaisprezece aparate, iar englezii șapte. Dar, așa cum remarca Alan Deere, escadrila 54 a avut trei piloți uciși în trei zile. Unul pe zi. Din cei șaptesprezece, din care era constituită a doua zi după Dunkerque, nu mai rămăseseră decît cinci. Ceilalți erau morți sau inapți de a mai lupta. Unde vor putea fi găsiți înlocuitori pentru ei ?

Între 25 și 31 iulie, Royal Air Force a efectuat 3 629 de misiuni. A doborît patruzeci și opt de avioane inamice, pierzînd la rîndu-i douăzeci și unu.

La Berlin, cu excepția lui Halder, optimismul șefilor militari rămînea de rigoare. În cursul unei conferințe a O.K.W. [3]-ului, generalul Jodl a declarat : „Soldații germani trebuie să se aștepte să întîlnească o armată engleză slabă, care n-a avut încă timpul să folosească lecțiile învățate în cursul acestui război". Hitler însă rămîne mai departe evaziv cu privire la debarcare. Vorbește de începerea debarcării la 15 septembrie, după o săptămînă de atacuri aeriene neîntrerupte... sau de amînarea acesteia pînă-n mai 1941. Se poate oare ca operația *Seeloewe* să fi căpătat plumb în aripi înainte chiar de a fi fost începută ? Sau mai curînd răspunsul din Suedia se lăsa așteptat ? În orice caz, planul de pace al lui Plesman n-a ajuns încă în mîinile englezilor. Lordul Halifax va lua cunoștință de el numai la sfîrșitul lunii august, și-l va respinge. Göring i-a cerut lui Hitler să-i dea mînă liberă pentru „a ataca piloții de vînătoare englezi, aviația, uzinele de armament aeronautic, porturile, centrele industriale, instalațiile petroliere și zona Mării Mînecii".

Adunați la St-Atham, piloții francezi primesc autorizația de a folosi avioanele cu care au evadat din Franța „cu condiția de a le aplica cocardele și însemnele britanice și de a le vopsi în galben pe dedesubt". Două *Potez*, trei *De-*

[3] O.K.W. = Obercommando der Wehrmacht (Înaltul comandament al armatei germane).

woitine, patru *Caudron* și un *Farman* își schimbară astfel naționalitatea. Perrin, unul dintre aviatorii evadați, este detașat la Nord Weald într-o escadrilă de *Hurricane*. „Șeful de escadrilă a fost sincer — povestea el. — Nu ajunsesem decît de un minut și am și fost dus cu o mașină, împreună cu cîțiva camarazi, pînă la un local public, aflat la opt kilometri depărtare, singurul rămas încă deschis. «Am vrut să avem puțină liniște», îmi spuse comandantul". La rîndul lui, René Mouchotte notă în carnetele sale : „Azi-dimineață citim în ziare următoarea știre : «Toți militarii declarați rebeli, care au intrat în rîndurile unei armate străine pentru a continua lupta, vor fi condamnați la moarte dacă nu vor reveni în Franța pînă la 15 august»".

În Franța, la capul Gris-Nez vremea era frumoasă, și temperatura în creștere. O mașină a unei escadrile, cenușie ca fierul, se opri în fața Sediului cartierului general înaintat al mareșalului Kesselring. Din ea coborî un pilot încălțat cu cizme, cu cascheta cenușie puțin pe o parte și cu obrazul tăiat în două de o mustață neagră stufoasă. Morfolea între dinți o țigară de foi și se grăbea. Era Galland. Mareșalul îl aștepta pentru a-i prinde de gît panglica crucii de cavaler.

În timp ce se desfășura ceremonia, niște avioane de vînătoare străbătură cerul. Mareșalul se adresă lui Galland :

— Ce fel de avioane sînt acestea ?

— *Spitfire*, domnule mareșal !

— Pe cuvîntul meu că n-au întîrziat să vină să vă felicite.

La 1 august, Hitler lansă ordinul de zi nr. 17 :

„Am hotărît să continuăm și să intensificăm războiul aerian și naval împotriva Marii Britanii, pentru a obține înfrîngerea ei finală".

De data aceasta tonul era categoric :

„1°. Luftwaffe, cu toate forțele de care dispune, trebuie să distrugă cît mai repede posibil Forțele aeriene britanice ;

„2°. Cînd se va obține o superioritate aeriană, temporară sau locală, atacul aerian va fi continuat prin atacarea porturilor, acordîndu-se o atenție specială depozitelor de

stocuri alimentare, mai ales acelora dintre ele care se află la Londra ;

„3°. Atacarea navelor de război şi a vaselor comerciale va fi considerată de importanţă secundară în raport cu atacurile împotriva forţei aeriene inamice".

Este deci acordată prioritate absolută nimicirii R.A.F.-ului. Directiva precizează chiar în ce ordine trebuia să se procedeze. „În primul rînd avioanele, organizarea lor la sol şi aprovizionările, apoi industria, inclusiv uzinele care fabrică echipament de apărare antiaeriană". Cît despre atacarea vaselor, ea se va efectua „numai atunci cînd obiective ocazionale deosebit de favorabile se vor prezenta de la sine... sau atunci cînd echipajele avioanelor vor avea nevoie de un supliment de antrenament".

Hitler nu abandonase operaţiunea *Seeloewe*, deoarece la paragraful 4 al ordinului său de zi se reamintea că „forţe de avioane de vînătoare vor trebui să fie menţinute la dispoziţia acestei operaţii". În sfîrşit, termină rezervîndu-şi dreptul — în paragraful 5 — „de a ordona bombardamente ca represalii împotriva unor atacuri teroriste" şi fixează — în paragraful 6 — data la care „poate începe intensificarea războiului aerian". Ea va avea loc la 5 august 1940, rămînînd ca statul-major al Luftwaffe-ului să stabilească momentul precis, „ţinînd seama de stadiul pregătirilor şi de condiţiile atmosferice".

Noaptea de 1 spre 2 august e frumoasă.

Un adevărat *timp pentru bombardiere.*

Avioanele germane vin, însă fără bombe, pur şi simplu pentru o incursiune paşnică şi ciudată. Ele aruncă din înaltul cerului, deasupra Hampshire-ului şi Somerset-ului, pachete cu manifeste purtînd inscripţia „Ultimul apel la raţiune", reproducînd în limba engleză discursul pronunţat de Hitler în faţa Reichstagului.

Foile verzi şi galbene descoperite dimineaţa sînt trecute din mînă în mînă, sînt comentate şi, pentru a termina, sînt vîndute la licitaţie în beneficiul Crucii Roşii. În ziua aceea, la 2 august, afirmă Peter Fleming, „încercările de a se ajunge la pace au atins apogeul atunci cînd regele Suediei, cu cele

mai bune intenţii din lume, şi-a oferit serviciile ca mediator". Mai adăugă apoi : „Englezii n-au dat nici cea mai mică atenţie acestei propuneri, aşa cum au făcut şi cu celelalte care au precedat-o".

În aceeaşi zi de 2 august, Göring, executînd ordinul de zi nr. 17, dă Luftwaffe-ului ordinul de a nimici R.A.F.-ul.

Seara, vasul *Highlander,* care a doborît două *Heinkel 111,* revine mîndru în port.

Pe puntea lui este adusă carcasa sfărîmată a unuia dintre bombardiere.

VI

ZIUA VULTURULUI

Ideea era simplă. Trebuia numai să o ai. Dacă nu vreți să vă intre muște în dulceață, atunci închideți borcanele în dulap. După aventura nefericită avută cu C.W.8, pe Marea Mînecii nu mai trec convoaie, nu mai vin *Stukas*-urile, deci nu mai sînt necesare nici intercepții și nu se mai înregistrează nici pierderi de piloți.

Fink își trimite avioanele deasupra Mării Mînecii, dar o găsește pustie. Comunicatele aeriene de la începutul lunii august sînt adesea laconice. Ceața deasă și norii intervin și ei, iar R.A.F. a primit ordine de la Dowding să se ascundă. Air Chief Marshal-ul a răsturnat clepsidra. La 3 august avea 708 aparate de vînătoare față de 587 la 30 iunie și 1 434 de piloți față de 1 253. Timpul a lucrat pentru el.

În aceeași zi, un submarin german se apropie, prudent și clandestin, de coastele Irlandei. La bordul lui se aflau doi șefi ai I.R.A. [1], doi din acei oameni orbiți care comandau Armata republicană irlandeză, răsculată împotriva Marii Britanii. Pe unul îl chema Jean Russel, iar pe celălalt Frank Ryan. Cutreierînd lagărele de prizonieri engiezi din Germania, reușiseră să convingă pe cîțiva irlandezi să participe la acțiunea lor urîtă. Acum, alunecînd pe sub apă, se apro-

[1] Irish Republican Army (Armata republicană irlandeză).

piau. Știau că peste două ore vor fi debarcați pe pămîntul bătrînei Irlande. Misiunea lor era simplă: să stabilească contacte, să aţîţe ura împotriva Angliei, să garanteze independenţa Irlandei după război... şi să aştepte. Pînă cînd? Russel se informă şi i se răspunse că invazia este iminentă.

— Cînd voi fi anunţat?

— În ultimul moment.

— Pe ce cale?

— La o fereastră particulară de la legaţia Germaniei din Dublin va fi expus un buchet de flori roşii.

Emoţia? Întîmplarea? O criză cardiacă l-a doborît pe Frank Ryan în cursul traversării. Submarinul făcu cale întoarsă. La fereastra din Dublin nu vor mai apărea niciodată flori roşii.

Tot în ziua de 3 august ploua cu bombe germane. Una din ele scoase din funcţiune un post al lui *Observer corps*, iar în Essex, grîul, incendiat, arse.

La 4 şi 6 august, comunicatele menţionau: „slabă activitate". În 7, la postul de radio german, generalul Sander anunţa dezlănţuirea neîntîrziată a unor atacuri aeriene împotriva Marii Britanii. La Londra, oamenii începeau să se obişnuiască cu pauzele dintre lupte. De îndată ce soarele îşi arăta faţa, ei ieşeau în parcuri sau pe malurile Tamisei. Bărbaţi fără haină sau cu haina pe umăr, femei în rochii înflorate se încrucişau cu soldaţi în kaki vorbind în toate limbile din Europa. Se întindeau pe iarbă, mîncau îngheţată pe alei, sub protecţia baloanelor de apărare antiaeriană, jucau bile.

Lordul Beaverbrook mulţumi pentru nenumăratele daruri sosite în urma apelului său. Abia se ţinea pe picioare sub mormanele de crăiţi şi de tigăi. Povestea că primise chiar un lot de şerpi din Jamaica, a căror folosire la fabricarea unui *Spitfire* era greu de întrevăzut. Darryl Zanuck trimise două mii de lire pentru cumpărarea unei ambulanţe. Moss Bros, marele croitor, oferea „uniforme ofiţereşti pentru R.A.F., de gata sau pe măsură, livrabile în 36 sau 40 de ore". În Marea Britanie urmau să sosească piloţi americani civili, angajaţi de ministerul producţiei aviatice. Ei vor fi folosiţi la însoţirea aparatelor noi de la uzină la aerodrom,

sau la readucerea în interior a acelora care aveau nevoie de revizie. Ştirea nu-l impresionă prea mult pe Göring, care avea obiceiul să spună în glumă : „Americanii nu ştiu să facă bine decît un singur lucru : lame de ras".

Maiestatea-sa hotărî radierea lui Mussolini din Ordinul Băii şi a regelui Umberto din cel al Jartierei. Stindardul de cavaler al regelui Italiei fu trimis să ţină tovărăşie, într-o cameră friguroasă a castelului din Windsor, stindardului kaiserului, care fusese depus acolo în timpul războiului trecut.

Englezii în ansamblul lor gîndeau, fără a voi prea mult să arate, pentru a nu-şi pune demnitatea la încercare, că, în general, americanii ar fi bine inspiraţi dacă ar veni să se arunce în bătălie şi că mai ales Roosevelt ar avea ceva mai bun de făcut decît să stea pe iahtul lui din Potomac şi să pescuiască ţipari. Generalul de Gaulle, în „Memoriile" sale, relatează că în vremea aceea l-a văzut pe Winston Churchill la Chequers [2] ridicînd pumnii la cer şi strigînd :

— Oare nu vor să vină odată !

Întrebînd mirat : „Sînteţi atît de grăbit să vedeţi oraşele voastre făcute ţăndări ?", primi răspunsul :

— Trebuie să înţelegeţi că bombardarea Oxfordului, a Coventry-ului, a Canterbury-ului va stîrni în Statele Unite un asemenea val de indignare, încît vor intra în război !

În noaptea de 7 august se hotărî scoaterea dulceţii din dulap. Se pregătea un convoi care urma să traverseze Marea Mînecii. El avea să poarte denumirea codificată C.W.9, adică numărul imediat următor celui al tragicului convoi din 24 iulie, botezat „brigada sinucigaşă". De fapt, se credea că noaptea muştele dorm. Nu se ştia că radarul german le permitea să vadă în întuneric.

În acelaşi timp, maiorul Schmid intra în scenă la Berlin. De cele mai multe ori se ţinea în umbră. Închipuia o figură ştearsă, în spatele lui Göring, cu mîna dreaptă fixată pe al treilea nasture de sus al tunicii. Era considerat ambiţios şi se spunea despre el că ştie să se poarte într-un salon. Aviatorii se plîngeau că nu-i de-al lor. Beppo adresează la 7 iulie o circulară către cele trei *Luftflotten* angajate în luptă împotriva Marii Britanii, privind tocmai sistemul de radio-

[2] Reşedinţa primului ministru al Angliei.

ghidaj al R.A.F.-ului. „Dat fiind că avioanele de vînătoare engleze sînt ghidate prin radiofonie de la sol — scria el —, înseamnă că sînt tributare bazelor respective şi, în consecinţă, mobilitatea lor este redusă..." El preconiză atacuri masive şi scurte asupra unor puncte precise. Inamicul, neputînd risca să-şi împrăştie mijloacele de apărare, trebuia ca atacatorul să beneficieze de fiecare dată de o mare superioritate în efective, datorită faptului că ştia încotro se duce, în timp ce adversarul lui nu ştia încă, fiind astfel obligat să stea în gardă peste tot.

La 8 august, întregului personal al aviaţiei britanice îi este citit un ordin de zi :

„Bătălia pentru Anglia va începe.

Membri ai Forţelor aeriene britanice, fiţi conştienţi că soarta generaţiilor se află în mîinile voastre".

În zorii zilei de 8 august, pe cînd totul dormea încă, vedetele rapide germane se năpustiră asupra convoiului ca o haită de cîini asupra unui cerb fugărit. Bălăcindu-se în valurile Mării Mînecii, cele treizeci şi unu de vase ale lui C.W.9 se risipiră. În învălmăşeală, două se ciocniră şi trei fură scufundate.

La observatorul lui de la capul Blanc-Nez, Fink îşi freca mîinile ; s-ar spune că treaba lui de curăţitor de canale mergea bine. Canalul acesta, a cărei pază îi fusese încredinţată, era bine ţinut în mînă. Cu toate acestea, era conştient că îl stăpînea „numai în timpul zilei" şi că „nu-şi putea extinde controlul pe o zonă mai largă". Profitînd de o înseninare, îşi trimise avioanele la acţiune. A 27-a escadră de *Messerschmitt,* a lui Galland, făcea escorta *Stukas*-urilor.

De partea engleză intrară în joc *Hurricane*-le din Westhampnett ale escadrilei 145. Ele se găsiră de îndată în faţa unei formaţii „orbitoare" de *Stuka.* După afirmaţia unuia din piloţi, erau „atît de numeroase, încît era posibil să dobori cel puţin două deodată". Dar *Messerschmitt*-urile *109* se şi aflau acolo. Unele dintre ele se strecurau cu dibăcie printre *Ju 87.* Intrau în picaj în mijlocul lor, îşi cheltuiau forţele alături de ele, acţionînd cu atenţie să nu le depăşească. Astfel, cînd *Hurricane*-ul se repezea pe neaşteptate

asupra prăzii sale, în momentul în care *Stuka* lua din nou înălțime, *Messerschmitt*-ul era prezent, ascuns printre bombardiere, și deschidea balul. Așa procedă și Werner Andres. Se ținea lipit de bombardierele în acțiune, nu departe de insula Wight, lăsînd secundului său grija de a supraveghea spatele. De obicei, acest rol se încredințează unor piloți în curs de formare a pregătirii lor de război, care sînt cu plăcere împodobiți cu porecla de *katchmarek*, ceea ce în poloneză înseamnă ceva în genul unui „bătrîn servitor credincios". Ei sînt „servitorii" comandantului, la fel ca în Turul ciclist al Franței. În ziua aceea, după ce-și termină picajul, ogar printre buldogi, Werner Andres întoarse capul și aruncă o privire spre secund ; acesta însă nu se mai găsea acolo, iar locul lui fusese luat de un englez. O rafală de mitralieră și Werner Andres se pomeni în apele Mării Mînecii, susținut de *Mae West* a lui, așteptînd, în învălmășeala indescriptibilă care-l înconjura, un vas salvator.

Oamenii lui Fink primiseră ordinul să nu se întoarcă înainte de a fi trimis la fund toate vasele convoiului. De aceea se înverșunau împotriva lor.

„Avioanele de vînătoare germane, de culoare argintie — scrie Peel, comandantul escadrilei 145 —, executau jumătate de răsuciri, picaje și redresări, înălțîndu-se în viraje. Am tras două rafale de cîte cinci secunde asupra unuia din ei și l-am văzut prăbușindu-se în mare. Apoi l-am urmărit pe celălalt într-o redresare și am reușit să-l lichidez tocmai cînd voia să rupă contactul cu mine".

Bilanțul încăierării : pe mare, patru vase scufundate și șase avariate ; în aer, nouăsprezece avioane engleze și treizeci și unu germane doborîte. În seara zilei de 8 august, de o parte și cealaltă a canalului, pierderile adversarului fură umflate. R.A.F.-ul se lăuda că a distrus douăzeci și patru de bombardiere și treizeci și șase de avioane de vînătoare dușmane ; Luftwaffe anunța că a doborît patruzeci și nouă de aparate engleze. În realitate, totalul celor cincizeci de avioane nimicite în cursul acestei încăierări făcea din ea lupta cea mai ucigașă de la începutul campaniei. Winston Churchill adresă felicitări piloților.

La escadrila 501, *Ginger* Lacey privește cum sergenții Howarth și Wilkinson, aterizînd împreună, se ciocnesc și-și

distrug avioanele. Ei scapă însă neatinşi. Vizibilitatea era proastă în acest 8 august şi timpul execrabil în tot Kent-ul şi în estul Sussex-ului.

La Coudray, la Parfondeval, la Neuville, la La Boissière, la Déluge, oamenii şi-au dat seama, după agitaţia maşinilor cenuşii şi după mobilizarea patrulelor, ce anume se petrecea : Göring venise din nou. Era instalat în trenul lui special, unde au fost convocaţi şefii diferitelor unităţi aeriene angajate în lupta împotriva Marii Britanii. În jurul convoiului stăteau de pază baterii de antiaeriană ; o plasă de camuflaj acoperea vagoanele, iar la vreo sută cincizeci de metri tunelul era deschis, gata să înghită trenul împreună cu cei ce-l ocupau.

Reichsmarshall-ul părea prost dispus. Se plîngea că n-a regăsit pe aerodrom toate aparatele care i-au fost semnalate pe hîrtie. Se ridica din ce în ce mai des, ducîndu-se să primească îngrijirile medicului său militar şi ale infirmierei sale. Cînd revenea, îşi punea de fiecare dată enormele-i labe pe documente. Pe degetele mîinii drepte îi străluceau şase diamante, iar la mîna stîngă un smarald „cît un deget mare pătrat". În sfîrşit, blestemă timpul care nu se hotăra să se însenineze, critică serviciile de prevederi meteorologice, *Abteilung V*, şi pe toată lumea, terminînd prin a-şi regăsi buna dispoziţie la ascultarea rapoartelor despre succesele obţinute de Luftwaffe *a sa*. Era mîndru de ea. „Am fost singurul ei responsabil — va susţine el la procesul de la Nürnberg —, fiind comandantul-şef al aviaţiei şi ministrul aerului. Eram responsabil de înarmarea şi crearea unei aviaţii, precum şi de spiritul care trebuia să anime o astfel de armată..."

Göring fixă data atacului aerian împotriva Marii Britanii. Va fi ziua de 10 august şi va purta numele de *Adlertag*, „Ziua vulturului". În fiecare zi aveau să plece ordine de la *Oberkommando der Luftwaffe*[3] spre comandanţii celor trei *Luftflotten :* Kesselring, Sperrle şi Stumpf, indicîndu-le obiectivele de atac.

Germanii masau de-a lungul coastelor, de la Cherbourg pînă în Norvegia, 3 358 de avioane, din care 2 250, adică

[3] Înaltul comandament al aviaţiei.

75% din efectivul lor, în perfectă stare. Pînă atunci, așa cum arată comandantul de grup Gerald Bowman, „Luftwaffe n-a folosit decît 5—10% din efectivul ei pentru a bombarda porturile, navigația, precum și aerodromurile". Johannes Fink, convocat la cartierul general al lui Kesselring, află că urmează să înceapă adevărata luptă. „Pînă atunci — scrie el — nu zburasem de fapt deasupra insulelor britanice și chiar în condițiile cele mai favorabile ne fusese interzis să atacăm obiective pe uscat, deoarece Hitler mai spera încă într-o soluționare pașnică. De astă dată am fost adunați pentru a hotărî cum vom ataca R.A.F.-ul și, mai precis, aerodromurile lui".

Aceste aerodromuri erau ascunse cu grijă. René Mouchotte notează faptul în „Carnetele" lui :

„Frumosul colț din Odiham este exemplarul cel mai încîntător al peisajului de țară englez. De aceea, pentru a nu strica un asemenea decor prin construirea unei tabere militare, s-a clădit un fel de sat în care fiecare casă reprezenta popota, postul de comandă, magazinul, poșta etc. Satul are străzi, piețe, peluze cu gazon și terenurile lui de tenis. În ce privește aerodromul, el este admirabil camuflat. Garduri vii artificiale îl brăzdează, îi schimbă aspectul în asemenea grad, încît de la o înălțime de trei sute de metri este cu greu de deosebit de alt colț de țară. Am văzut aerodromuri engleze ale căror hangare, pentru a fi mai bine ascunse, erau în întregime acoperite cu iarbă".

La Bentley Priory, Air Chief Marshal-ul sir Hugh Dowding știa că sosise momentul. „La 8 august 1940 — scrie H.H. Arnold — Înaltul comandament al aviației de vînătoare engleze se hotărî să salveze totul și între această dată și sfîrșitul lunii septembrie totul fu salvat".

În camera sa de la etajul al doilea avea la îndemînă cărțile sale favorite : „Raymond" de sir Oliver Lodge și „Eterna întrebare" a lui Allen Clarke. Gîndurile sale îl purtau însă la băieții lui. În decurs de două luni, între 10 iunie și 10 august, nu doborîseră ei oare 277 de aparate germane, în timp ce nu pierduseră decît 96 ? Dowding se întreba cîtă vreme vor mai putea lupta așa, unul contra cinci. Winston Churchill îi reproșa uneori că cerea prea

multe pentru „puișorii" lui. E adevărat că a pretins pentru ei parbrize blindate.

„Nu văd de ce gangsterii din Chicago pot să-și ofere geamuri care să reziste gloanțelor, iar piloții noștri să fie privați de așa ceva..."

„Vînturi puternice și furtuni cu unele înseninări. Înnorări deasupra Mării Mînecii".

Timpul mohorît de la 10 august l-a constrîns pe Göring să amîne *Adlertag*-ul.

A doua zi, de la ora șapte dimineața, pe un timp luminos, oamenii lui Fink se și găseau în aer. De asemenea și cei ai lui Dowding. A avea patrule disponibile la înălțime era, după cum ne amintim, cheia rapidității de intervenție a *Fighter Command*-ului. Escadrila 74 din Hornchurch opera în ziua aceea plecînd de la baza înaintată de la Manston. La ora 7,40, alarmate de controlul de la sol, douăsprezece *Spitfire*, avînd în frunte pe comandantul escadrilei, Malan, pilotul sud-african al cărui prestigiu și competență căpătaseră faimă, angajează lupta. Un avion englez este doborît. Pilotul reușește să sară cu parașuta și este pescuit din mare.

După două ore germanii revin deasupra Dover-ului. S-ar spune că ciugulesc din barajele de baloane. „Dar ce le-a venit să se înverșuneze atît de mult împotriva lor ? — se mira Alan Deere, care lua parte la intercepție. — De ce să vrei să deschizi drumul *Stukas*-urilor, cînd ele pot plonja foarte bine mai de sus pentru a ataca portul ?" În realitate, germanii aveau altă intenție. La Dover făceau numai o diversiune. Adevăratul lor obiectiv era Portland-ul. Venind și revenind deasupra Dover-ului, sperau, așa cum sugerase Schmid în circulară, să atragă asupra lor patrulele engleze aflate deja în aer, pentru a degaja în același timp Portland-ul, situat la vreo două sute de kilometri mai la vest. După aceea urma să-și concentreze acolo efortul principal.

La ora 11,30, secțiunea *Yellow* a escadrilei 85 din Martlesham, comandată de sublocotenentul Peter Townsend, dă peste un *Dornier 17* care zbura deasupra unui șir de vase. Era, fără îndoială, vorba de convoiul „Booty", care naviga la vest de Clacton, adică tot în zona Dover-ului, dar la

nord. Townsend avea deja figura unui erou romantic, cu privirea dezamăgită şi surîsul foarte blazat. Era mai tînăr decît arăta. S-ar fi putut spune într-un fel că se juca cu nişte boy-scouts [4]. Jongla cu *Dornier*-ul. Îl atacă prima dată din spate, de la trei sute de metri, dar aparatul se refugie într-un nor. Cum ieşi din el, englezul îi expedie două noi rafale. Motorul din dreapta luă foc şi aparatul german se prăbuşi în vata norului. Pe măsură ce ziua trecea, cerul se acoperea tot mai mult. Secţiunea *Yellow* de-abia putu să observe apărînd deodată cele douăzeci de *Messerschmitt 109*, care dădeau tîrcoale bombardierului. Lupta începu. Este doborît un *109*, iar un al doilea este avariat. Escadrila 74 participă şi ea la luptă. Era a treia din dimineaţa aceea.

Şi 54 se afla la a treia încăierare. Alan Deere îşi oferi o nouă victorie, iar escadrila, deşi pierdu doi piloţi şi-şi văzu avariate trei *Spit*-uri, totalizâ totuşi douăzeci de victorii confirmate.

Prima care semnală importanta formaţie inamică îndreptîndu-se spre Weymouth fu staţiunea de radar din Ventnor, de pe insula Wight. De la Bentley Priory sînt asmuţiţi cîinii de vînătoare. Pe hartă, plăcile însemnate cu „F" ale avioanelor de vînătoare prietene se repeziră spre careul în care se înscria peninsula Portland. Se aflau acolo escadrilele 145, 238, 152, 601, 213, 609 şi 287, care decolaseră pentru a înfrunta cele o sută cincizeci de bombardiere ale lui Fink, escortate de *Messerschmitt*-uri *109* şi *110*. Unele escadrile veneau de departe, dar se pare că în asemenea împrejurări lucrul acesta nu-i chiar atît de rău. Comandantul unei escadrile, Thompson, spunea: „Cu cît veniţi mai de aproape, cu atît aveţi mai puţin timp să luaţi înălţimea necesară înainte de a fi atacaţi".

Deasupra Portland-ului, fiecare se ducea la treburile lui. *Stukas*-urile şi *Heinkel*-ele bombardau docurile, depozitele de benzină, cazărmile, rezervoarele de gaz, iar avioanele de vînătoare ale celor două tabere se înfruntau. În acelaşi timp, convoiul „Booty", serios luat în primire în largul Norfolk-ului, avu două vase scufundate.

Apoi, la ora 13,56, escadrila 74 este din nou chemată. Ea angajează un duel fără scăpare în regiunea Margate.

[4] Cercetaşi, membri ai organizaţiei de tineret purtînd aceeaşi denumire.

Bilanțul : treizeci și opt de aparate germane doborîte, față de treizeci și două engleze. Un scor foarte strîns. El a costat foarte scump grupul 11, ale cărei escadrile au fost puse la treabă în această zi grea.

Piloții din 54, zburînd în seara aceea în susul Tamisei, spre Hornchurch, ascunzătoarea lor, nu bănuiau de fel ce-i aștepta. Fuseseră invitate în tabără fetele de la „Windmill girls". Nimic mai bun pentru destinderea nervilor ca spectacolul unor fete cît mai puțin îmbrăcate posibil, cu condiția ca ființele respective să aibă o vîrstă fragedă, iar înfățișarea lor fizică să nu îndemne prea mult la melancolie. Orice s-ar întîmpla, se va vedea ce e de făcut. George Gribble făcea pe blazatul, iar Deere îl credea cu gîndul la micuța lui W.A.A.F. din Catterick. Colin Gray se răsti la camaradul lui :

— La urma urmei, dacă nu-ți place, nu te obligă nimeni să vii ! Ești liber !

George răspunse cu un surîs feroce :

— Dragul meu Colin, în ziua cînd spectacolul unor fete goale va înceta să mă intereseze, am să ți-o spun. Va însemna că sînt bun să fiu mutat la bombardiere.

Împotriva tuturor așteptărilor, fetele erau frumoase. Ele au rămas mai tîrziu și, chiar mai mult, au fost de acord să revină.

În seara celei de-a douăzecea victorii în aer, escadrila 54 nu și-a mai ținut socoteala victoriilor în dragoste.

La 12 august, ziua deschiderii sezonului de vînătoare a potîrnichilor, douăzeci și șapte de corespondenți ai ziarului „Times" îi scriau pentru a-i semnala „cîntecul cucului, care n-a fost niciodată atît de frumos ca în acest an". Să se fi întors oare cucii ?

În trenul său special, Göring ținea ochii ațintiți spre depresiunea Azorelor, care era „prăjitura cu frișcă" a previziunilor meteorologice. Dacă ea se întindea, pe Marea Mînecii avea să se instaleze vremea bună, iar începutului de vară „putredă" avea să-i urmeze o însorire deplină. Privindu-și fără încetare ceasul de mînă, bătut în smaralde strălucitoare, Reichsmarschall-ul pîndea apariția soarelui său de la Austerlitz.

Cuvîntul *dispersal* vine de la dispersare. Un *dispersal* este adăpostul rezervat unui avion pe marginea pistei. Lîngă aceste adăposturi se instalează o baracă sau un cort, denumit tot *dispersal*. Fiecare escadrilă îl are pe al lui, chiar dacă pe aceeași bază staționează trei sau patru escadrile, așa cum e cazul la Hornchurch, unde se găsesc 54, 65, 74 și 41, toate echipate cu *Spitfire*. În *dispersal* este păstrat cu grijă materialul cel mai rar al bătăliei : piloții. De aceea este normal ca locurile unde ei sînt adunați să fie dispersate. Înmulțindu-le, se micșorează riscurile.

Iată-ne, așadar, departe de barul de escadrilă, așa cum a fost el popularizat, adesea în mod exagerat, de folclorul perioadei postbelice. O singură trăsătură comună : pozele cu femei goale, datorate altădată creionului unui desenator de reviste ușoare, sînt înlocuite azi de fotografiile pin-upurilor[5], tăiate din reviste. Mai trebuie adăugate cîteva mărunțișuri, rămășițe ale unui bal, niște fleacuri ale unor scurte aventuri, amintiri inofensive ale unor clipe plăcute. Restul se referă în întregime la război : siluete ale unor aparate inamice atîrnate de niște sîrme, parașute, căști, carnete de zbor, mănuși... În *dispersal*, trei obiecte au prioritate : cărțile de joc, care sînt prietene, ceainicele, care sînt neutre, și telefonul, care le e dușman.

În acel 12 august, băieții din escadrila 54 se aflau în *dispersalul* lor de la Manston, aerodromul lor înaintat. Telefonul sună... „Sună cu o insistență amenințătoare, are un țîrîit neobișnuit — scrie Alan Deere. — Fiecare simte o lovitură în golul stomacului. Se punea ceva la cale".

Cărțile de joc au înțepenit în vîrful degetelor. Omul de serviciu întinse mîna și ridică receptorul. „S-ar putea auzi căzînd un ac". Omul n-avu nevoie să repete. Din microfon, vocea îndepărtată, venită de la *Fighter Command*, se auzea limpede :

— *Hornet* (Viespea, numele de cod al formației) *squadron, scramble* (decolare imediată) !

Cărțile de joc zboară ; lirele sterline și șilingii rămîn vraiște pe masă. La reîntoarcere, cei vii vor face socotelile. Ușa este împinsă cu zgomot. Fiecare se repede la aparatul lui.

[5] Tînără femeie cu fizic plăcut.

Încă o dată întîlnirea este fixată deasuprat Dover-ului. Punctul nenorocit, supranumit de multă vreme *Hell's Corner* (colțul infernal).

Treizeci de *Dornier* se aflau acolo, escortate de aproape o sută de *Messerschmitt*-uri *109*, cu boturile lor amenințătoare de rechini. Timpul era așa de frumos, încît parbrizele lor străluceau, dîndu-ți iluzia că focul fusese deja deschis. „Teme-te de germanul aflat în lumina soarelui", recomandă proverbul. Începe asaltul.

— *Tallyho!*

Spitfire-le atacă. Cu vremea, fiecare escadrilă a inventat diferite subtilități. Metoda generală, impusă de războiul aerian modern, tolerează unele excepții de amănunt la nivelul secțiunii. Astfel, unii piloți, foarte puțini, deosebit de abili și pricepuți în acrobație, își cîntă partitura „solo". Sînt cei care ucid. Cu ochiul fixat pe colimator, mîinile înmănușate așezate pe manșă, gata să tragă în orice moment cît de cît prielnic, ei au în cap calculul derivei și trag rar alături. Alții, înzestrați și ei, acceptă rolul de țintă. Atrag asupra lor aparatele de vînătoare inamice, știu de minune să le supravegheze cu priviri aruncate pe furiș înapoi, își calculează poziția în așa fel încît tirul pe care acestea îl îndreaptă asupra lor să fie zadarnic sau periculos antrenîndu-l pe inamic într-o sarabandă nesăbuită, la capătul căreia alți piloți îl așteaptă ca într-o ambuscadă.

În ziua aceea, povestește Alan Deere, „de-abia începuse lupta, că cerul se și goli". *Messerschmitt*-urile au rupt contactul cu englezii și au dispărut. El personal s-a înverșunat să urmărească pe unul pînă la suburbia Deal. Atunci auzi în cască ordinul controlului de la bază :

— Toate aparatele lui *Hornet* să revină la bază. Repet : la bază.

Deere își încruntă sprîncenele sub mască. Ce i-a apucat pe cei de jos să retrimită escadrila la Hornchurch, în timp ce acolo sus era treabă de făcut și, dacă tot era nevoie, ar fi fost mai bine să aterizeze la Manston, să facă plinul de benzină și muniții și să plece din nou ? Răspunsul e oferit chiar de la sol. De pe aerodromul din Manston, la dreapta drumului ce duce spre Hornchurch, Deere zărește ridicîndu-se fum. Se apleacă și privește mai atent aerodromul de unde a decolat cu cîteva minute mai înainte. Era un peisaj

lunar, răscolit de craterele bombelor. Germanii trecuseră pe acolo.

Şi *Ginger* Lacey se afla în aer cu o patrulă din *501*. Zbura între Gravesend, noua sa bază, şi Hawkinge, cînd vocea ascuţită a controlului din Biggin Hill îi dădu alarma :

— Sectorul zero — opt — zero. Treizeci de *bandiţi* se apropie de estuarul Tamisei.

Comandantul escadrilei ordonă imediat să se dea gazul la maximum. În termeni codificaţi, aceasta se exprimă simplu prin : *Buster*. *Hurricane*-le se grăbesc spre întîlnirea lor. Este o clipă stranie şi minunată, aceea cînd cerul încă liber şi curat îţi aparţine, atunci cînd te îndrepţi cu bună ştiinţă spre locul unde vei fi sfîşiat de colţii luptei dintre duşmani. Totul este teribil de calm. Uneori surprinzi în cască glasul vreunui comandant care urlă pentru a-şi asmuţi piloţii. Şi apoi, totul se desfăşoară extrem de repede.

— Bastarzi, la ora trei ! (Pe locul ce-l ocupă acul pe un ceas la ora trei, adică drept spre răsărit !)

Stukas-urile se aflau acolo, gata să se arunce asupra unui distrugător care naviga în zigzag printre valuri, încercînd să le scape. Mai sus, ca întotdeauna, avioane *109*. Englezii nu le luară în seamă. Aveau la dispoziţie cîteva minute scurte, în cursul cărora, dacă acţionau repede, se puteau ocupa de *Stuka* înainte ca *Messerschmitt*-urile să aibă timp să se ocupe de ei. Apoi urmă dansul zănatic. Lacey se pregăti. Cizma dreaptă bine fixată în inelul palonierului, cea stîngă bătînd cu nervozitate ritmul obişnuit pe podea, apăsă degetul pe trăgaciul mitralierei. O rafală trasă de sus şi la stînga. O mişcare pe palonier, o alunecare bruscă spre dreapta, o a doua rafală de trei secunde. Într-o ţîşnitură de apă, ridicînd o coloană de spume, *Stukas*-ul se prăbuşi în mare. Lacey se şi afla în căutarea altei prăzi.

Escadrila 65 ateriză, de bine de rău, pe aerodromul de la Manston, apoi 54, care plecase în patrulare pentru a şasea oară, fu autorizată ca la întoarcere să ocupe şi ea loc pe aerodromul devastat. Găsiră acolo aviatori ai bazei descumpăniţi, precum şi băieţi din escadrila 600, scuturaţi tare şi ei şi simţindu-se foarte prost. După zvonurile care circulau, Hawkinge şi Lympne ar fi fost şi ele grav lovite. La Hawkinge se semnalau două hangare distruse, ateliere şi

depozite dărîmate, patru avioane inutilizabile, fără a mai pune la socoteală morții și răniții. La Lympne, pista de aterizare era impracticabilă. Chiar la Manston, *Spitfire*-le din 65 decolaseră sub ploaia de bombe. Aerodromul era acoperit cu un strat subțire de pulbere cretoasă, care plutea în aer și se așeza pe construcțiile bombardate, pe aparate și pe oameni. Stînd de vorbă, aceștia arătau ca niște statui de ghips, striveau între dinți un noroi albicios și semănau cu niște fantome. Creta devenise simbolul Manston-ului.

Portsmouth fusese și el violent atacat de cincisprezece *Stuka*, escortate de escadrila 53 de *Messerschmitt*, staționată la Guernesey și comandată de locotenentul Erich Bodendiek. „Am fost martorii unui frumos schimb de focuri ! — scrie el. — Pentru că n-aveam nici un motiv să ne aruncăm în picaj o dată cu *Stuka*, noi ne-am ocupat puțin de baloane. Pe coastă am întîlnit, ca de obicei, avioane de vînătoare. Le întîlneam atît de des în drumul nostru, încît am ajuns să ne întrebăm dacă nu exista poate o comunicație directă între Guernesey și Anglia, care să-i prevină de fiecare dată prin telefon de decolarea noastră !"

Hotărît lucru, acest 12 august era o zi de gală ! Galland a ieșit cu escadrila sa 27, *Richthofen*, atît de scumpă lui Göring. Trase asupra unui *Hurricane* și-l urmări ca pe un fazan rănit, pînă ce îl văzu cum se prăbușește pe burtă aproape de Margate.

Cerul este plin de zgomotul avioanelor. S-ar spune că țîșnesc din toate părțile. R.A.F.-ul efectuează 758 de ieșiri, cifră record de la începutul bătăliei, iar Luftwaffe totalizează 440, de asemenea o cifră record. Două convoaie au fost hărțuite în estuarul Tamisei și numeroase sate bombardate.

Dar nu era totul. Germanii și-au oferit azi o țintă nouă. Fink era sătul să tot privească cu binoclul stîlpii aceia de antenă, care, aidoma unor santinele pe ziduri de cetate, îi avertizau pe apărători de cele mai mici intenții ale asediatorilor. Dădu ordin avioanelor sale de vînătoare să le distrugă. Căpitanul Rubensdorffer, care comanda grupul de încercare 210, formație unică în genul ei în întreaga Luftwaffe, primi această misiune. Trimise deasupra Dover-ului pe oberleutnantul Otto Hintze cu *Messerschmitt*-urile lui *109*, iar el

atacă spre sud-vest cu douăsprezece *Messerschmitt*-uri *110*. Obiectivul : staţiile de radar de pe coastă. Era mai puţin de ora 11, cînd Rubensdorffer ajunse în apropiere de Eastbourne. Se distingeau foarte bine pilonii staţiei de la Penvesey. Oberleutnantul Martin Lutz îşi revărsă asupra lor bombele de cinci sute de kilograme. Staţiunea amuţi.

Cinci minute mai tîrziu, oberleutnantul Rössinger atacă staţiunea de la Rye, aproape de Hastings, cu bombe de două sute cincizeci şi de cinci sute de kilograme. Pagubele au fost considerabile. La rîndul lui, oberleutnantul Hintze se înverşună asupra pilonilor de la Dover, din care doi au fost loviţi, însă stîlpii ăştia blestemaţi rezistau. Peste tot fetele din W.A.A.F.S. şi-au continuat activitatea. Erau văzute cum deplasau piesele de pe „tabla de şah" chiar spre propriile lor staţiuni, întrerupîndu-se numai după căderea primelor bombe asupra acestora. Din cele şase staţiuni atacate, numai cea de la Ventnor, din insula Wight, fusese scoasă din funcţiune. Cu toate că a fost greu lovită, cea de la Rye funcţiona din nou după trei ore de la terminarea raidului, iar celelalte îşi reluară lucrul în cursul după-amiezii.

Generalul Wolfgang Martini, pentru care radarele deveniseră o obsesie (de fapt, germanii nu le numeau încă „radare", ci *„funkmess"*), putea crede în seara zilei de 12 august, dacă s-ar fi luat după rapoartele piloţilor, că reuşise să nimicească sistemul de reperaj inamic. Era o greşeală care avea să coste foarte scump în timpul operaţiilor următoare. Aceeaşi greşeală a făcut-o şi în ceea ce priveşte aerodromurile. Statul-major al Luftwaffe-ului avea tendinţa să considere că toate aerodromurile bombardate erau scoase din uz. Cu o linie groasă de creion, el şterse de pe hartă aerodromuri care, potrivit rapoartelor, ar fi fost devastate. La 20 august, cînd Beppo Schmid va întocmi bilanţul operaţiilor efectuate între 12 şi 17 august, va afirma că au fost atacate patruzeci şi patru de aerodromuri, din care unsprezece „definitiv distruse". Printre acestea, el va cita şase care nici nu erau baze ale *Fighter Command*-ului. În realitate, numai Manston-ul a fost silit să-şi suspende temporar traficul.

În seara de 12 august, postul de radio german anunţa că şaptezeci şi unu de aparate engleze au fost doborîte, „inclusiv întreaga escadrilă 65 de la Manston". Aceasta nu

va întîrzia să devină o legendă pentru piloții avioanelor de vînătoare germane. De fiecare dată cînd se vor ciocni ulterior de escadrila 65, vor spune, făcîndu-și cu ochiul, că au întîlnit faimoasa escadrilă din Manston și au nimicit-o din nou cu desăvîrșire. Scorul exact era cu mult mai mic : R.A.F.-ul doborîse treizeci și două de avioane și pierduse douăzeci și două...

In întreaga desfășurare a luptelor ce avuseseră loc în ziua aceea se întîmplară mai multe fapte semnificative. Primul era în legătură cu distrugerea unui hidroavion *Heinkel 59*. Escortat de un *Messerschmitt 109*, hidroavionul avea misiunea să recupereze din mare pe aviatorii doborîți care nu se înecaseră încă. Nu purta nici cruce, nici zvastică, ci numai literele de înmatriculare civilă. Era cîinele Saint-Bernard al Mării Mînecii. Escadrila 604 îl execută însă fără șovăire, în timp ce plutea în largul coastelor franceze. Un ordin al lui Winston Churchill dat pe la mijlocul lunii iulie cerea nimicirea acestor avioane, sub pretexul că „piloții salvați puteau bombarda din nou populațiile". Pentru același motiv, dar în sens invers, Dowding, totuși atît de zgîrcit cu viața băieților săi, nu se va indigna aflînd că unii dintre ei au fost luați la ochi de vînătorii inamici în timp ce atîrnau fără apărare de cablurile parașutelor lor : acești piloți, chiar în aceeași după-amiază, instalați în alte aparate, puteau doborî avioane. Dowding semnala totuși că unii piloți germani, în loc să-i împuște pe nefericiții lor dușmani, le-au făcut cu mîna un mic gest de încurajare.

La 12 august, lucrurile se lămuriră : bătălia pentru Anglia lua un caracter feroce. „Nobby" Clarke, care la bordul unui *Skua* juca pentru englezi același rol ca și hidroavionul sanitar german, este atacat de un *Messerschmitt* și silit să plonjeze la verticală. „N-am să uit așa de curînd forma aceea îndesată, al cărui nas alb aluneca spre mine. Venea în picaj, încercînd, fără îndoială, să-și ajusteze tirul, dar aprecierea lui asupra vitezei mele trebuie să fi fost prea mare. Împroșcînd foc din toate gurile, trecu ca un fulger prin fața mea..."

De acum încolo nu te mai puteai aștepta la nici o cruțare din partea adversarului.

Al doilea fapt semnificativ a fost cruda păţanie a lui Geoffrey Page. Escadrila lui, 56 din Rochford, care tocmai se întorcea dintr-o misiune, fu chemată în ajutor deasupra Manston-ului. Page intră în luptă încăierîndu-se cu un hain *109*, vopsit în galben.

„Ţăcănea din toate părţile — spune el —, eram prins într-un con de foc... Vedeam cum «aceste micuţe lămpi electrice» se repezeau la mine. Continuam totuşi să trag într-un *Dornier*. Atunci fui lovit. Aveam impresia că ceva face «pummmmmff»... Încercai să redresez aparatul cu manşa, dar, în timp ce avionul se răsturna, am sărit".

Pentru a vedea mai bine în timpul luptei, Page şi-a scos ochelarii de protecţie şi, pentru a simţi mai bine manetele de conducere, şi-a lepădat şi mănuşile. „Aveam mîinile şi faţa arse, pantalonii îmi fuseseră smulşi cu totul de suflu..." Lovit la o înălţime de 5 000 de metri, făcu o cădere liberă de 1 000 de metri fără să poată trage inelul paraşutei, atît de tare îl dureau degetele. „În cele din urmă, am reuşit. Era frig. Avui impresia că coborîrea mea durase foarte multă vreme ; trecură poate zece sau cincisprezece minute înainte de a întîlni apa".

În timpul acestui groaznic sfert de oră, Geoffrey Page fusese incomodat de un miros persistent de carne arsă. În clipa în care, ajuns în apa mării, se desfăcea din hamurile paraşutei, văzu în jurul lui fîşii de piele şi de carne, care pluteau şi se îndepărtau. Numai atunci înţelesese că el era acela care mirosea aşa.

Cules de o barcă cu motor, fu transportat la spitalul din Margate. Fu dezbrăcat. Urla. Obrazul lui înnegrit de fum, mîinile, spatele erau carne vie. Pe răni fu aplicat un strat gros de acid tanic. În principiu, acesta trebuia să coaguleze sîngele care se scurgea din arsuri, să calmeze durerea îngrozitoare şi să evite moartea bolnavului din cauza şocului suferit. La Royal Masonic Hospital din Londra fu transportat un luptător desfigurat, prizonier al armurii lui de acid tanic, care se întărise pe el. Acolo i s-a injectat morfină.

Mult mai tîrziu, după ce-şi recăpătă cunoştinţa, deslusi două forme aplecate deasupra lui : o infirmieră destul de drăguţă şi ajutoarea ei erau ocupate să-i scoată pansamentele. Page citi în ochii lor compătimirea şi groaza. Ai lui se umplură de lacrimi. În cele din urmă îndrăzni să se uite la

ceea ce priveau ele. De la umeri pînă la încheietura mîinilor, braţele lui erau o masă de puroi. Mîinile erau negre, zgîrcite, ca nişte madrepori calcinaţi. Infirmiera îi surîse cu blîndeţe.

— Acidul tanic e negru. Nu-i culoarea pielii dumneavoastră.

Îi întinse o oglindă. Pilotul refuză s-o ia. N-avea curajul să-şi vadă faţa. Au mai trecut cîteva zile. Geoffrey apăsă în jurul ochilor pentru a scoate puroiul şi apa, apoi se privi în oglindă.

Văzu un monstru.

O faţă de cărbune, pe care buhăiala o făcuse de trei ori mai mare şi care nu mai avea nimic omenesc.

Page îşi aminti atunci că în clipa începerii luptei îi trimisese o tiflă camaradului său, Maxwell.

Apoi, leşină.

VII

UN ANUME 13...

Cu toate că ziua de 12 august 1940 a determinat mobilizarea a sute de avioane şi a văzut desfăşurîndu-se nenumărate lupte, pentru majoritatea englezilor ea rămînea o zi obişnuită. Aceasta se datora fără îndoială faptului că ţintele alese au fost, în majoritatea lor, obiective militare, iar viaţa ţării n-a suferit nici o schimbare din această cauză. Lumea era preocupată mai mult de creşterea impozitelor şi a taxelor asupra alcoolului, berii şi tutunului decît de cei cîţiva piloni avariaţi de la Ventnor. În parlament, unii de putaţi se mirau că Noël Coward şi Gracie Fields fuseseră autorizaţi să plece în Statele Unite. Acestora li se răspunse că prezenţa celor doi de cealaltă parte a oceanului era de natură să favorizeze negocierile cu preşedintele Roosevelt, însă opoziţia nu păru a fi de loc convinsă. B.B.C.-ul, dornic de a da lumii libere o imagine sugestivă a Marii Britanii aflate în război, transmise în direct o partidă de crichet pentru canadieni şi americani. Crainicul preciza că la sfîrşitul meciului jucătorii au lăsat deoparte bastoanele pentru a-şi lua masca de gaze şi au înlocuit şepcile care purtau culorile clubului lor cu o cască plată. Demonstraţia nu prea părea să întrunească adeziunea generală. La Londra, oamenii făceau coadă la casa teatrului pentru a merge să-l aplaude pe Robert Donat în „Discipolul diavolului". Vremea este

frumoasă, însă schimbătoare, cu unele bruşte răbufniri de ploaie măruntă şi pătrunzătoare.

În Germania, cerul era senin în zorii zilei de 13 august. După limpezimea lui se simţea încă foarte devreme că va fi o zi splendidă. La Marele cartier al Luftwaffe-ului se stă în espectativă. Reichsmarschall-ul Göring a fixat pentru 13 august, orele 7,30 dimineaţa „Ziua vulturului", însă buletinele meteorologice primite din regiunea Mării Mînecii anunţă nori şi ceţuri matinale. Ce se va hotărî ? Göring este consultat. Furios, el hotărăşte amînarea operaţiilor pînă după-amiază. Astfel, ziua nu va fi schimbată, iar şansele de a da o lovitură spectaculoasă vor fi şi mai mari decît în aceste prime ore învăluite în ceaţă.

Cînd ordinul de amînare a atacului a ajuns la capul Blanc-Nez, comandorul Johannes Fink nu era acolo pentru a-l primi. El se afla în aer, la bordul unui *Dornier 17,* laolaltă cu bombardierele care urmau să strivească sub bombe Eastchurch şi Scheerness. Pe la ora şase, deasupra Amiens-ului erau concentrate vreo şaizeci de aparate. Acolo dădură de *Messerschmitt*-urile *110* ale lui Joachim Huth. Uimit, cu nasul lipit de geamul *Dornier*-ului său, Fink asista la un mare spectacol dat de avioanele de vînătoare. Ele executau în jurul lui un adevărat manej, rotindu-se, zburînd în toate direcţiile, coborînd în picaj şi ridicîndu-se din nou la verticală ; semănau parcă, cu nişte ludioni [1] bălţaţi, zbenguindu-se pe cerul posomorît. *Kanalkampfführer*-ul nu întîrzie să caute semnificaţia acestei parăzi neobişnuite. Fără îndoială că avioanele *110* voiau să salute în felul lor *„Ziua vulturului"*. *Dornier*-ele pătrunseră în nori, îndreptîndu-se spre Marea Mînecii.

Dincolo radarele intraseră în funcţiune, şi Bentley Priory îşi alarmase escadrilele. *Fighter Command*-ul ştia că trei forţe inamice se apropiau şi cunoştea direcţia lor aproximativă. La est, cele şaizeci de avioane ale lui Fink, aparţinînd de *Luftflotte II,* sînt împărţite în două ; ceva mai la vest zburau formaţii aparţinînd fără îndoială de *Luftflotte III,* detectate la Dieppe (circa o sută de aparate) şi la nord

[1] Figurină suspendată de o sferă goală şi cufundată într-un vas cu apă, în care urcă şi coboară după cum este manevrată sfera.

de Cherbourg (circa patruzeci), fără a mai pune la socoteală cîteva grupulețe răspîndite deasupra insulelor din Marea Mînecii. Replica engleză este instantanee. La est sînt trimise două escadrile din grupul 11, venite de la Croydon și Hornchurch, cu sarcina de a da tîrcoale aerodromurilor mutilate de la Hawkinge și Manston. Acestora li se mai adăugă o secțiune din Northolt, care urma să ocupe poziție deasupra Canterbury-ului. O escadrilă din North Weald proteja un convoi ce naviga la gurile Tamisei. În sfîrșit, grupul 11 fu întărit în sectorul respectiv cu o escadrilă de la Tangmere și trei secțiuni de la Kenley, urmînd ca și acestea să brăzdeze estuarul. Sosind aici, Fink va găsi cu cine să vorbească. Mai la vest, trei secțiuni din Tangmere zăvorăsc regiunea Arundel-Petworth. Grupul 10 trimise aproape de coastă, la Warmwell, o escadrilă din Middle Wallop, aerodrom trecut de la grupul 11 sub controlul său. I se mai alipiră o escadrilă și o formație suplimentară, luate de la Exeter. În total, englezii postați deasupra Kent-ului împreună cu o treime care se afla deasupra estuarului Tamisei posedau circa șaptezeci de avioane de vînătoare pentru a înfrunta cele două sute de aparate germane. Ceva mai tîrziu, prin adăugarea a patru escadrile de întărire, efectivul englez va fi majorat la o sută douăzeci de aparate, cu care trebuiau să facă față atacurilor simultane date de Luftwaffe între Portland și Eastchurch, adică, practic, de-a lungul întregii coaste sudice a Angliei, exceptînd vestul îndepărtat.

În dimineața aceea ne interesau însă mai ales bombardierele din *Luftflotte II*, care, regrupate deasupra Amiens-ului și avînd în rîndurile lor pe comandor, traversau Marea Mînecii la est. Unele stații din *Observer Corps* le-au semnalat. Stațiile acestea, în număr de 1 500, erau înșirate în spatele coastelor, instalate pe mici înălțimi de unde privirea putea vedea departe. Pentru deservirea lor ajung doi oameni : unul manipulează un aparat așezat pe un trepied, care servește la evaluarea înălțimii, vitezei și poziției avioanelor inamice ce pătrund în sectorul lui de supraveghere, iar celălalt asigură legătura telefonică cu centrul corespunzător sectorului respectiv. Ei sînt coborîtori din pîndarii care, în cele mai străvechi timpuri, anunțau cu strigăte puternice năvălirea barbarilor.

Cele două formații germane, grupul 2, comandat de oberleutnantul Weitkus, și grupul 3, sub ordinele maiorului Fuchs, zburau la o înălțime de cinci sute de metri deasupra cîmpiei engleze. Prin ceață, la întîmplare, descopereau o casă de țară, niște țarini, o gară, o încrucișare de drumuri, o șosea pe care rula singur un biciclist. La dreapta lor, estuarul. Cu insulele lui, cu împletirea lui de ape și pămînt, cu micile sate scunde și bărcile sale, ai fi putut să-l asemuiești cu Japonia. Industria a înfipt în el macarale, uzine, fum. În această palidă dimineață de august, luminozitatea era aproape nulă.

Fink se găsea deasupra Eastchurch-ului. Probabil că jubila și-și spunea că, dacă norocul va continua să-i surîdă, va fi felicitat de Göring în seara aceea. Nu se mira încă de faptul că după baletul de deasupra Amiens-ului nu-și mai revăzuse escorta de avioane de vînătoare. Se minuna însă că nu întîlnise avioane de vînătoare engleze. *Dornier*-ele *17* urlau deasupra aerodromului. Bombardau pista de decolare, hangarele, magaziile. Cincizeci de cratere de bombe, cinci *Blenheim* distruse la sol. Cu toate că nu aparținea de *Fighter Command*, Eastchurch avea dreptul la un tratament special.

În momentul în care germanii se pregăteau să plece și-au făcut deodată apariția *Spit*-urile și *Hurricane*-le. De obicei, ele atrăgeau *Messerschmitt*-urile. Azi avioanele *109* și *110* erau absente. Bombardierele trebuiau să se descurce singure. Fink, furios, cercetă cu privirea cerul. Din nou n-avu timp să analizeze ceea ce simțea, căci încăierarea începuse. Întrucît piloții avioanelor de vînătoare se simțeau în siguranță și fericiți că participă la o asemenea sărbătoare, ar fi putut avea loc, fără îndoială, un masacru dacă... dacă deasupra Tamisei n-ar fi planat nori grei, denși și joși. Ei au fost aceia care, fără știrea lui Fink, determinaseră amînarea operațiilor pînă după-amiază și tot ei îl vor salva. Germanii pierd însă la înapoiere patru din cele mai bune echipaje ale lor.

De îndată ce a pus piciorul pe pămînt francez, Fink s-a repezit la telefon. Mirosise praful de pușcă, văzuse fumul înălțîndu-se sub aripile avionului său și știa că oameni de-ai lui muriseră prostește din lipsă de protecție. Urla. De cum avu la capătul firului comandamentul vînătorii,

vocea lui făcu să vibreze microfonul. Ce i-a făcut pe aceşti „Schweine", aceşti porci de vînători să dispară în momentul luptei ? Nu se găseau niciodată acolo unde era nevoie de ei. Buni numai să facă pe acrobaţii cînd duşmanul nu era acolo. I-a văzut făcînd pe zuavii deasupra Amiens-ului. De data asta, cupa s-a umplut. Ameninţa cu sancţiuni exemplare şi că va raporta direct Reichsmarschall-ului, care va afla astfel că i s-a sabotat „Ziua vulturului" !

Ia să vorbim tocmai despre această faimoasă zi ! De cum se mai linişti puţin Fink, interlocutorul lui încercă să-i comunice că aceasta fusese amînată. Din nou comandorul începu să urle :

— Ce ? Ce tot născoceşti ? Am primit doar mesajul codificat „AA".

Cum să-l faci să înţeleagă că *Angriff Ausführen*, „AA" fusese urmat de mesajul codificat „AB", care ordona amînarea operaţiilor ? Fink e distrus :

— De ce n-am fost prevenit ?

Trebuie să admitem că aici s-a amestecat şi ghinionul. Kesselring ordonase să fie înştiinţate şi formaţiile aflate în zbor. Postul de radio al lui Fink fusese defect. Acela al lui Weitkus funcţionase, însă operatorul lui, fiind bolnav la bordul *Dornier*-ului, nu fusese în stare să noteze mesajul. Aşa se explică faptul că bombardierele şi-au continuat drumul spre Anglia.

— Dar *Messerschmitt*-urile ?

Tocmai. Ele captaseră mesajul, iar parada lor n-avusese alt scop decît acela de a atrage atenţia *Dornier*-elor şi să le facă să înţeleagă, aruncîndu-se în picaj şi înălţîndu-se din nou fără încetare sub ochii lor, că „se întîmplase ceva". Ceilalţi însă nu înţeleseseră nimic.

Kesselring veni personal la telefon : „Aşteptaţi-mă, sosesc imediat".

Fink află astfel din gura acestuia că el, ca un franctiror, inaugurase de unul singur „Ziua vulturului" atît de aşteptată. Copleşit de lovitură, îşi îngădui să se aşeze şi începu să-şi deschidă combinezonul de zbor.

Curăţitor de canale, frumoasă meserie !

Göring fixase momentul : ora 14.

S-ar fi putut spune că meteorologia îşi bătea joc de

Reichsmarschall : timpul se strica. Ce importanţă avea ; cald sau rece, tot trebuia să te arunci în apă.

Primele care au decolat au fost cele douăzeci şi trei de *Messerschmitt 110* ale căpitanului Liensberger. Ele au plecat din împrejurimile oraşului Caen în direcţia Portland, avînd autorizaţia de a vîna liber deasupra Angliei. La drept vorbind, această avangardă spera să-l surprindă pe inamic. În ajun, staţia de radar de la Ventnor fusese distrusă, formaţia urma deci să ajungă pe coasta britanică fără a fi reperată. Dar nu se întîmplă aşa. Alţi piloni intraseră în funcţiune şi pe micul ecran verzui apăru pata obişnuită. Din clipa aceea, totul se puse în mişcare.

La Bentley Priory, Dowding era gata. Avea bănuieli încă din ziua de 8. Din ajun fusese însă sigur că începea adevărata partidă. Ştiind că nu dispunea decît de o rezervă de 289 de *Spitfire* şi *Hurricane* şi apreciind la justa ei valoare viaţa unui pilot de vînătoare, dăduse instrucţiuni să nu se atace decît bombardierele şi să nu se încerce angajarea unui *dog fight*, adică ciocnirea directă cu *Messerschmitt*-urile. Dar dacă radarele indicau importanţa aproximativă a formaţiei inamice şi direcţia ei generală, ele rămîneau însă mute cu privire la tipul de aparate ce o compuneau. Erai deci forţat să hotărăşti asupra apărării, ştiind unde se va juca partida şi cu cîţi adversari, ignorînd însă total cu cine aveai de-a face. Air Chief Marshal-ul ordonă alarmarea a trei escadrile staţionate la Exeter, Warmwell şi Tangmere şi le trimise spre Portland şi St. Albans Head. Dacă ar fi ştiut că acestea se vor întîlni cu avioanele *110* ale lui Liensberger, şi-ar fi lăsat ogarii în coteţele lor.

Liensberger de-abia atinsese litoralul inamic cînd auzi venind de la unul din avioanele sale strigătul de alarmă :

— Dedesubt *Spitfire !*

Un curent electric străbătu echipajele. Avioanele *110* se ştiau inferioare *Spit*-urilor, dar şansa lor consta în puterea de foc pe care o aveau. Celor opt mitraliere de pe aripi ale aparatului de vînătoare englez, acestea le opuneau patru mitraliere şi două tunuri Oerlikon de 20 mm. Pentru a nu oferi *Spit*-urilor o ţintă prea uşoară, aparatele *110*, la ordinul lui Liensberger, formară „un cerc". Aparatul din frunte începu un viraj. La rîndul lui, fiecare aparat făcu la fel. Se formă un carusel la fel cu cel al cailor dresaţi pe arena unui circ.

Astfel, nici un inamic nu putea surprinde vreun *Messerschmitt* pe la spate, acolo unde este el mai vulnerabil. „Cîinii muşcă pe cel ce rămîne în urmă" obişnuiesc să spună echipajele germane.

Dedesubt, *Spitfire*-le au înţeles. Se ridicară într-o viteză desperată pentru a încerca să atace coada ultimului *110*, înainte ca „cercul" să se fi închis. Ultimul văzu însă primejdia şi degajă pe dreapta. Rafala trecu la stînga şi dinţii cîinelui clănţănirâ în gol.

Porni baletul.

De sus, *Spitfire*-le se aruncară în picaj asupra cercului. Semănau cu nişte păsări marine venind să soarbă apa dintr-un bazin. Cele şase mitraliere acţionează ca o singură armă. „De-abia le auzeam — raporta un observator de la sol ; — sunetul lor semăna puţin cu acela produs de un baston trecut de-a lungul vergilor unei balustrade". Două bombardiere căzură cuprinse de flăcări. Altele le luară locul, dar *Spit*-urile se iviră din nou, îndîrjite, rapide. Germanii, care se rotesc în zbor orizontal, văd trecînd prin faţa lor, timp de o fracţiune de secundă, o săgeată cu cocarde. Trag. Cîteva aparate engleze încep să lase dîre de fum negru în urma lor. Ei străpung norii şi coboară spre cîmpiile Dorsetului. Dacă aparatele rănite le îngăduie, piloţii lor aterizează acolo, dacă nu, sar cu paraşuta. Germanii sînt însă despărţiţi de baza lor prin o sută şaizeci de kilometri de mare. Ei se bat deasupra teritoriului inamic. Pierd în total cinci avioane, iar la aterizare observă că alte cîteva sînt ciuruite de gloanţe.

Peste tot, la Southampton, pe aerodromurile din Hampshire şi Kent, pe estuarul Tamisei, ziua fusese grea. Manston, unde mai staţiona în permanenţă numai escadrila 600 (City of London), echipată cu *Blenheim*, a fost din nou grav lovit. Alan Deere a găsit terenul într-o „stare jalnică" : telefonul defectat, hangarele distruse, clădirile administrative abia ţinîndu-se în picioare.

— Cît despre astea, adăugă el, nu ne prea păsa.

Băieţii din escadrila 600 răsar din praf. Sprîncenele le sînt albe ; li-e sete. Au fost atacaţi fără încetare. „De cum se arată soarele — spun ei — fugim la gropile noastre. Nu ieşim din ele decît la căderea nopţii, cînd bandiţii se întorc acasă la ei". Cu berea pe care au găsit-o, ei îşi oferă totuşi

bucuria de a sărbători *Messerschmitt*-ul *110* doborît pe baza lor, precum şi pe acela pe care tunurile Bofors l-au făcut bucăţi trăgînd în el de la sol. Paharele sînt mînjite cu praf de var. Manston cel făcut praf !

Bilanţul „Zilei vulturului" : germanii au efectuat 1 485 de acţiuni şi au pierdut patruzeci de avioane ; englezii au executat 700 de acţiuni şi aveau treisprezece avioane doborîte. Mai trebuie notat faptul că şase piloţi din treisprezece fuseseră salvaţi. Luftwaffe număra la activul său distrugerea de aerodromuri neaparţinînd de *Fighter Command*, precum şi stricăciunile pricinuite la Southampton şi Castle Bromwich.

Se lăsase noaptea. Era călduţ şi senin. Numai ici-colo cîte o zdreanţă de ceaţă. Insula se cufundase în somn. Se afirmă că la miezul nopţii, *Big Ben*, orologiul care din vîrful turnului parlamentului reglează viaţa bătrînului oraş, bate treisprezece lovituri.

În noaptea aceea, germanii aruncară în comitatele din centrul Angliei şi în regiunea centrală a Scoţiei, o mare cantitate de echipament de război : paraşute, posturi de radio emisie, mici cantităţi de explozibili foarte puternici, hărţi, fotografii, liste cu adresele unor oameni foarte suspuşi... Vînat de soi pentru *British Intelligence*. Germanii vor mărturisi mai tîrziu că aruncaseră aceste pachete „pentru a simula o lansare de paraşutişti". În aşteptare, N.B.B.S.-ul, „noua staţie britanică de radiodifuziune", aşa cum o numesc serviciile specializate ale Reichului, care au înfiinţat-o, lansează, prin vocea unui crainic trădător, avertismente îngrozitoare :

„Prezentul apel se adresează compatrioţilor mei englezi. Feriţi-vă ! În noaptea aceasta, paraşutişti germani purtînd haine civile sau uniforme engleze au fost lansaţi în împrejurimile oraşelor Birmingham, Manchester şi Glasgow. Ei poartă asupra lor pilule de ceaţă, care-i fac invizibili. Unii dintre ei dispun de o rază electromagnetică, adevărată rază a morţii..."

La 14 august, Luftwaffe, epuizat de precedentele două zile grele, n-a mai efectuat decît 489 de acţiuni. A atacat oraşe de coastă şi aerodromuri. Pe Marea Mînecii, norii se adună tot timpul. Comandanţii celor trei *Luftflotten* şi-au

părăsit cartierul general îndreptîndu-se într-o direcție necunoscută.

Patruzeci de mii de hectare de cîmpie, de păduri și de bălării, cu mlaștini și lacuri înconjurate cu papură, ca tot atîtea cioburi ale unei oglinzi sparte. Acolo trăiesc elani și bizoni veniți din ținuturile reci, cerbi, cai, mistreți, iar pe ape, lebede sălbatice. Se pășește pe un mușchi din care stejarii, fagii și pinii își înalță coloanele lor de catedrală. Ne aflăm în Schorfeide, la nord de Berlin, domeniul Reichsmarschall-ului Hermann Göring, marele vînător al Reichului și marele maestru al apelor și pădurilor. Karinhall este locuința lui Siegfried.

Totul a fost conceput acolo de el, pînă și clanțele ușilor. Totul este de un profund germanism. Colosalul se împletește cu romanticul ; granitul dispare sub flori, iar goticul sub un acoperiș de paie. Pe fațada centrală, mareșalul a pus să i se graveze blazonul : o mănușă de oțel purtînd un buzdugan. Toate ferestrele dădeau spre lacuri sau spre păduri. În curte se aflau mici bazine cu nuferi și niște mistreți de bronz. După ce treceai pragul, intrai într-un pavilion de vînătoare ca în filmele lui Cecil B. de Mille, cu odăi lungi, avînd bîrne aparente, cu tavanuri vaste cît fundul unei corăbii de larg, cu căminuri imense. Pe jos erau întinse blănuri de animale, iar pe pereți atîrnau trofee de vînătoare și tablouri de maeștri. Marele salon, format din două încăperi : camera de aur și camera de argint, adăpostea „darurile fabuloase primite de Reichsmarschall". Taina Karinhall-ului se afla însă afară, în parc, pe malul lacului, după o încrucișare de alei, unde se înălța un arbore mare. Acolo era mausoleul de granit în care dormea Karin. Göring a adus din Suedia corpul primei sale soții. Pe sicriu, o simplă coroană de trandafiri albi cu inscripția : „Unicei mele Karin". Cînd sicriul a fost coborît în cripta în care ardeau șase lumînări, Göring și Hitler au rămas singuri, smeriți, „pentru a aduce un tăcut omagiu aceleia care a suferit atîta ajutîndu-i pe ei să ajungă la putere și la glorie".

La Karinhall, Siegfried a înmănuncheat totul : germanismul său delirant, gustul pentru natură și animale („Cine chinuiește un animal — a spus el — rănește inima poporului german"), precum și cultul său pentru zeița moartă. Bo-

găţia îi dă siguranţă, imensitatea pădurilor îl întăreşte, prezenţa lui Karin îl înduioşează. El poartă o cămaşă de mătase albă bufantă, o vestă de piele şi pantaloni scurţi tirolezi. De-a lungul ceasurilor de melancolie petrecute în pădure, citeşte, se joacă cu cîinii sau mîngîie cu degetele lui manicurate diamantele adunate într-o cupă de cristal. Cînd îşi aminteşte că un cavaler trebuie să practice şi violenţa după ce a gustat din contemplarea trecutului şi din cultul pentru frumos, coboară cîteva trepte, se duce să tragă asupra unor ţinte mobile, se îmbată cu mirosul specific al salpetrului răspîndit pe sub bolţi şi, dacă are chef, îşi cufundă trupul de pachiderm în piscina subterană. La Karinhall nu se simte bine numai eroul, ci şi infirmul. Acolo nimic nu-l împiedică să urmeze cura doctorului Kahle, să se ascundă pentru a bea un pahar din licoarea a cărei compoziţie are menirea de a-l cufunda timp de douăzeci şi patru de ore într-un adînc somn hipnotic. Credinciosul Kropp se află acolo, aşezat la căpătîiul său, cu un prosop în mînă pentru a-i şterge sudoarea de pe frunte, căci Siegfried asudă. Transpiraţia lui durează uneori două zile. Eroul îşi elimină morfina prin toţi porii.

La 15 august 1940, Göring a convocat la Karinhall pe *generalfeldmarschall*-ii Kesselring şi Sperrle, care comandau respectiv *Luftflotten II* şi *III ;* doi soldaţi puternici şi hotărîţi. Sperrle cu monoclul înşurubat în ochi, cu obrazul foarte mare, cu un gît de taur, traversează terenul din faţa castelului, unde statui presărate pe peluze evocă antichitatea greco-latină. Kesselring, care-l însoţeşte, îl cunoaşte bine pe Göring. El ştie că, „dacă are nevoie, mareşalul lucrează cu o concentrare şi perseverenţă remarcabile". Cel care-i primeşte nu mai este potentatul care mîngîie cu degetele perle fine, ci omul cenuşiu ca oţelul din Luftwaffe. Göring nu se înşela, el ştia bine că numai victoria aeriană îl putea reînvia pe Siegfried.

Trebuia totuşi recunoscut în primul rînd că „Ziua vulturului" nu avusese amploarea nădăjduită. Toate contribuiseră la aceasta ; meteorologia, care a stricat planurile, precum şi deficienţele tehnice, care în cursul dimineţii au oferit fără escortă aviaţiei de vînătoare engleze pe comandorul Johannes Fink şi pe şeful aviaţiei de bombardament, Paul

Weitkus. Din fericire, aceştia au scăpat, şi ziua s-a terminat printr-un net avantaj al Luftwaffe-ului dacă se dădea crezare generalului Halder : „Raportul pierderilor a fost în ziua aceea de unul contra trei în favoarea germanilor dacă se ţinea seama de toate aparatele angajate şi de unul contra cinci pentru vînătoarea propriu-zisă". Ceea ce însă părea că-l preocupă mai mult pe Reichsmarschall era problema protejării *Stukas*-urilor. Era evident acum că Dowding ordonase vînătorilor săi să atace bombardierele şi mai precis, *Ju 87*. Göring socoteşte necesar să afecteze fiecărui grup de *Stuka,* cîte trei grupe de vînătoare. Primul va preceda bombardierele deasupra obiectivului şi va angaja lupta cu *Spitfire* sau cu *Hurricane ;* astfel, *Ju 87* nu vor fi pîndite după fiecare nor. Al doilea va participa la acţiunea *Stukas*-urilor şi va intra în picaj o dată cu ele ; al treilea, zburînd la înălţime, va fi gata să intervină acolo unde se va părea că primejdia e mai mare.

Kesselring şi Sperrle ascultau ; ofiţeri de stat-major luau note. Göring repetă că obiectivul său esenţial era distrugerea Forţelor aeriene britanice.

— Operaţiile noastre trebuie să fie îndreptate exclusiv împotriva forţelor aeriene inamice şi a uzinelor lui aeronautice.

Aducîndu-i-se la cunoştinţă pierderile importante de ofiţeri suferite în cursul raidurilor efectuate de către echipajele bombardierelor, el semnă un ordin potrivit căruia în compunerea acelor echipaje nu trebuia să mai intre decît un singur ofiţer. Hotărî să arunce în bătălie grupul de şoc 100. Îşi exprimă din nou nemulţumirea faţă de proastele rezultate obţinute în ajun de *Luftflotte III.*

Apoi fu abordată problema *funkmess,* a radarului. După afirmaţia experţilor, aceste dispozitive ar fi ţinte foarte greu de atins. Nimic mai rău decît aceşti stîlpi verticali. Dacă sînt atacaţi de sus, îi vezi prost ; dacă-i ataci în picaj, rişti să-i ciocneşti cu aripa. În plus, chiar dacă o bombă explodează nu departe de piloni, suflul ei se pierde în împletitura metalică, fără a-i pricinui mari stricăciuni. În sfîrşit, făcea oare să fie expuşi atîtor riscuri piloţii atunci cînd, a doua zi după marele atac din 12 august, serviciile generalului Martini au constatat că undele au continuat să fie emise ? Göring clătină din cap :

— Se pare că atacarea pozițiilor de radar prezintă un interes îndoielnic, deoarece nici una din cele atacate de noi pînă în prezent nu a fost scoasă din funcțiune.

Era cald. Mireasma pădurii pătrundea prin ferestrele care se deschideau de la distanță printr-un mecanism electric. Siegfried era laolaltă cu vitejii lui soldați. El dădu semnalul și se ridică. Cei care-l înconjurau veneau din cantonamente ; purtau centiroane cu diagonală și Cruci de fier agățate pe uniformele lor. Göring îi auzi vorbind despre nimicirea dușmanului pe cînd treceau pe lîngă niște pînze de Cranach fără să le privească. Monoclul lui Sperrle scînteia, cizmele călcau pe blănuri. Cu ei se simțea bine. Astfel concepea el războiul.

— Și escadrila *27* ?, întrebă el.

I se dădu știri despre Galland și escadrila lui, acea Richthofen pe care o comandase în timpul primului război mondial. Ascultînd știrile, uita puțin de picioarele lui, care acum suportau anevoie un corp devenit prea greu.

Cizmele urcară scara. Göring deschise o ușă. Uimiți, mareșalii descoperiră într-un pod lung de douăzeci și cinci de metri o superbă instalație de tren electric, cu macazuri, semnale, gări, depouri de locomotive, poduri și tunele, avînd o linie dreaptă de cel puțin optsprezece metri. Göring se întoarse încîntat spre ei, apoi se așeză cu greutate într-un imens fotoliu roșu. Ostașii săi nu-l pierdeau din ochi. Reichsmarschall-ul apropie mîinile de tabloul de comandă, instalat aproape de scaunul lui, și, într-o tăcere admirativă, începu să se joace cu trenul electric...

În timp ce principalii șefi ai Luftwaffe-ului erau adunați la Karinhall în jurul căpeteniei lor, la 15 august 1940 deasupra Mării Mînecii și a Angliei bătălia făcea ravagii. Churchill urmărea cu pasiune fiecare episod :

„Aveam impresia — scrie el — că păşesc pe poteca destinului meu. Părea că toată viața mea trecută n-a fost decît o pregătire în vederea acestui ceas și a acestei încercări".

VIII

JOIA NEAGRĂ

La statul-major al fiecăreia dintre cele trei *Luftflotten* a fost desfăşurată harta Marii Britanii. Fiecare îşi reperează obiectivele. Pentru prima dată Stumpff şi *Luftflotte V* a sa vor participa la luptă. Pe toate aerodromurile, de la Cherbourg şi pînă în Norvegia, se fac pregătiri de luptă. Niciodată nu s-a mai văzut o asemenea desfăşurare de forţe. Pentru a frînge gîtul R.A.F.-ului, aviaţia germană este gata să dea o mare lovitură. Peste tot nu vezi decît avioane de vînătoare cu boturile galbene, roşii sau portocalii care sînt împinse afară din hangare, bombardiere grele bimotoare cărora li se face plinul şi li se verifică echipamentul şi armamentul. *Messerschmitt*-urile, cu rază scurtă de acţiune, se află pe coaste, împrăştiate la Guernesey, Caen, Havre, Dieppe, Abbeville, Wissant, Saint-Omer, Calais, lîngă Rotterdam şi în sudul Norvegiei. *Stukas*-urile sînt instalate imediat în urma lor, la Flers, Falaise şi în Pas-de-Calais. Pe aerodromurile din interior, Tours, Orléans-Bricy, Chartres, Evreux, Villacoublay, Montdidier, Laon, Cambrai, Lille, Bruxelles, Amsterdam, iar la nord, la Stavanger, staţionează *Junkere*, *Heinkele* şi *Dorniere*. Convinşi, după afirmaţiile făcute de *Abteilung V*, că nu vor mai avea de înfruntat decît trei sute de avioane de vînătoare engleze, Luftwaffe se pregăteşte să lovească.

Dincolo, unde se dispune de fapt de aproape șase sute de aparate în stare de luptă, teritoriul de apărat este împărțit în patru mari sectoare, depinzînd toate de *Fighter Command*. Tot sud-estul Marii Britanii, mai jos de o linie plecînd, pe coastă, de la insula Wight, urcînd apoi spre Oxford, pentru a devia spre dreapta, la sud de Cambridge, și a atinge Marea Nordului la Norwich, este încredințat grupului 11 (Keith Park), care nu mai dispune decît de douăzeci și unu de escadrile. La vest de linia insula Wight-Oxford și sub linia Oxford, Stratford-on-Avon, Worcester, Cardiff, se găsește grupul 10, comandat de Quintin Brand, dispunînd acum de nouă escadrile. Mai sus, corpul prelung al Marii Britanii este împărțit în două. Tot nordul aparține grupului 13, care, amplasat la Newcastle-upon-Tyne, sub ordinele lui R. E. Saul, numără tot cele treisprezece escadrile inițiale ale lui. În sfîrșit, partea cuprinsă sub linia Lancaster-Scarborough este pusă sub comanda lui Leigh-Mallory, care încă de la Watnall conduce escadrilele grupului 12, al căror număr a crescut la paisprezece. Loviturile vor cădea simultan cam peste tot.

La Hornchurch, piloții din escadrila 54 sînt treziți la ora patru dimineața. Cerul, încă palid înstelat, este senin. O jumătate de oră mai tîrziu, după ce și-au luat micul dejun și și-au verificat echipamentele, își iau zborul spre Manston. Acolo se face din nou alimentarea, apoi, înfundați în carlingile lor și pe jumătate adormiți, așteaptă prima alarmă.

Este momentul ezitărilor, al nădejdilor, al frămîntărilor. Totul e livid, pare precar, nesigur, aidoma clipei care precede imediat lumina zilei. „Mă urcam în carlinga mea — spune Richard Hillary din escadrila 603 din Hornchurch — și încercam o senzație de gol în stomac. Timpul părea că se oprește o clipă, pe cînd privirea mi se pierdea în zare. Știam că în dimineața aceea aveam să ucid pentru prima oară".

La ora șapte, Scramble ![1] Alan Deere notează : „Plec împreună cu alte două *Spit*-uri pentru a intercepta ceea ce se credea că este o recunoaștere meteorologică la mare înălțime, pe Marea Mînecii". Patrula nu întîlnește pe nimeni, dar fără

[1] Învălmășeală, încăierare (în limba engleză).

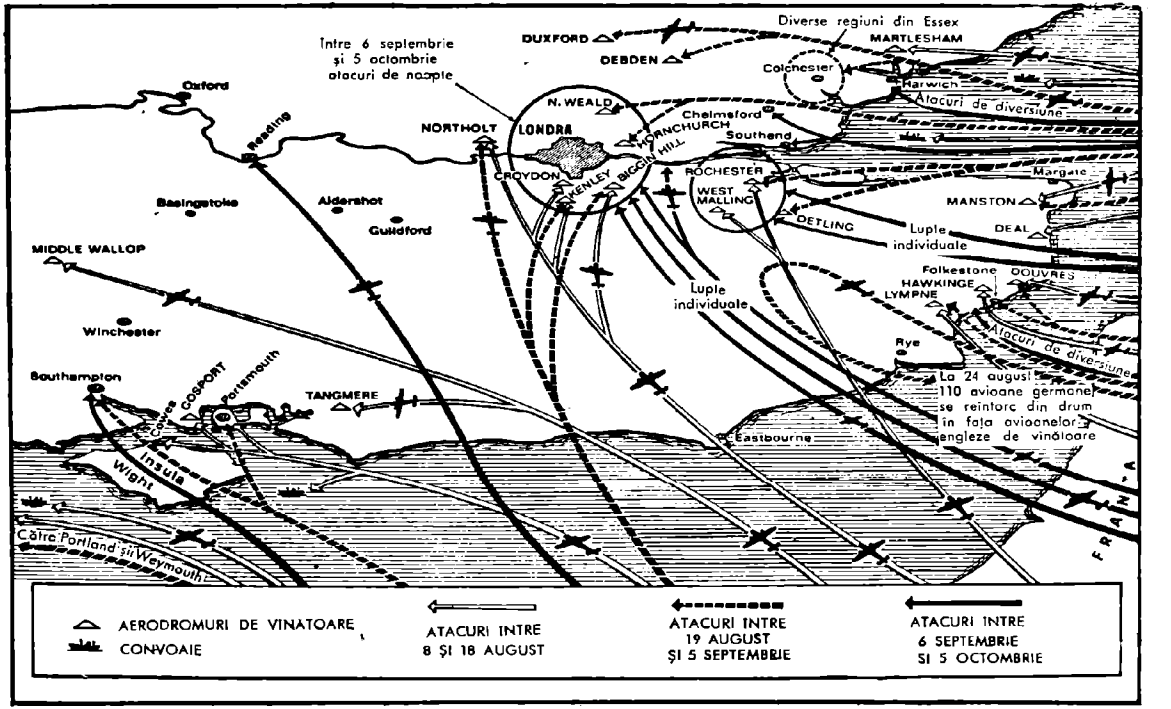
îndoială că oamenii lui Fink s-au dus „să încerce apa din baie" înaintea marii ofensive ce se pregăteşte şi care are nevoie de un timp favorabil.

La ora zece, o nouă alarmă. De data aceasta escadrila 54 întîlneşte *Messerschmitt*-uri care se grăbesc spre Dover. Se angajează un *dog fight*, în care englezii pierd un pilot şi două aparate. La ora unsprezece, aerodromurile de la Hawkinge, Lympne şi Manston sînt atacate de o sută de avioane germane, din care patruzeci de *Stuka* puternic încadrate. Se angajează o încăierare lungă şi îndîrjită. Escadrila 54 pierde trei aparate, însă un singur pilot ; agresorii au două bombardiere doborîte. La sol, pagubele sînt serioase. Lympne este lipsit de apă şi electricitate ; mai multe clădiri, între care şi infirmeria, sînt deteriorate. Aerodromul va rămîne impracticabil timp de două zile. Hawkinge scapă mai uşor, însă Manston, Manston cel făcut praf, este devastat.

„La întoarcere — relatează Alan Deere —, în locul aerodromului găsim un morman de cratere de bombe şi hangare arzînd. Controlul ne cere să aterizăm pe iarbă, cum putem mai bine, prin colţurile mai ferite. Refacem în grabă plinul şi ne reluăm zborul ca să înfruntăm *Stukas*-urile care se înverşunau împotriva aerodromului Lympne". Vine în ajutor şi escadrila 501.

Galland, în fruntea grupului 111, a asistat la luptă, fără să fi fost nevoie să intervină. La înapoiere, ştiind că *Stukas*-urile erau la adăpost de avioanele de vînătoare engleze, îi adună pe ai săi. Acolo, deasupra valurilor, la jumătatea drumului dintre cele două tabere, ar voi să se măsoare cu *Spit*-urile. Fără îndoială, că tot escadrila 54 intră în contact cu el. Galland execută un *Spitfire* şi este cît pe ce să lovească pe un al doilea, care scapă virînd mai brusc decît el.

Pînă-n prezent, oamenii lui Park, din grupul 11, au trebuit să mănînce în faţa uşii lor. Iată însă că veni şi rîndul celor ai lui Saul, din grupul 13, să facă acelaşi lucru. Stumpff făcu deschiderea din fiordurile lui din Norvegia. Puţin după prînz, radarele detectează „o formaţie de douăzeci de avioane, sau mai mult, la cîteva mile est de Firth of Forth". Escadrila 72 din Acklington este prima alarmată. Ea capătă ordinul să decoleze în direcţia mării, la 25 000 de picioare înălţime deasupra insulelor Farne. În timp ce se îndreaptă într-acolo, Saul primeşte precizări. Acum ştie că e


Între 6 septembrie
și 5 octombrie
atacuri de noapte
Diverse regiuni din Essex
DUXFORD
DEBDEN
MARTLESHAM
Colchester
Harwich
Atacuri de diversiune
Oxford
Reading
NORTHOLT
N. WEALD
LONDRA
Chelmsford
HORNCHURCH
Southend
CROYDON
BIGGIN HILL
ROCHESTER
WEST MALLING
Margate
MANSTON
Basingstoke
Aldershot
Guildford
DETLING
Luple individuale
DEAL
MIDDLE WALLOP
Folkestone
DOUVRES
HAWKINGE
LYMPNE
Luple individuale
Winchester
Rye
Atacuri de diversiune
Southampton
COSPORT
Portsmouth
TANGMERE
La 24 august 110 avioane germane se reîntorc din drum în fața avioanelor engleze de vînătoare
Eastbourne
Insula Wight
Către Portland și Weymouth
FRANȚA
AERODROMURI DE VÎNĂTOARE
CONVOAIE
ATACURI ÎNTRE 8 ȘI 18 AUGUST
ATACURI ÎNTRE 19 AUGUST ȘI 5 SEPTEMBRIE
ATACURI ÎNTRE 6 SEPTEMBRIE ȘI 5 OCTOMBRIE

vorba de trei formaţii totalizînd împreună mai mult de treizeci de aparate, care se năpustesc spre Northumberland. De la Drem, el trimise escadrila 65 de *Hurricane* să patruleze în jurul văii Tyne-ului. Curînd se mai adăugară şi escadrilele 14 şi 79 (ultima era în permisie), precum şi *Hurricane*-le din 607.

F/Lt. Ted Graham comandă escadrila 72. Îl înlocuieşte pe A. R. Collins, expert fotograf şi strălucit jucător de *squash* [2], care, fiindcă nu mai pilotase vreodată un *Spit,* era să-şi piardă cu curaj viaţa în timpul misiunilor la care a participat. Graham s-a întîlnit deja cu K. G. 26, care, sub comanda lui Klein, venise să-i caute ceartă deasupra lui Firth of Forth în decembrie 1939. El începu să transmită ordinele cu uşoara bîlbîială care-l caracteriza. La comenzile *Spitfire*-ului său, Deacon Elliott, care de data aceasta avea branşată ţeava de aducere a oxigenului, le recepţionă. Deodată, în faţa lui, deasupra mării, se înfăţişă un spectacol teribil, care-ţi lua ochii ! „Cel puţin două sute de aparate inamice. Toate tipurile cunoscute. În frunte bombardiere *Heinkel 111* şi *Junker 88,* urmate de un şir lung de *Messerschmitt*-uri *110.* Niciodată vreunul dintre noi nu văzuse în acelaşi timp un număr atît de mare de avioane pe cer". În faţa mărimii formaţiei inamice, Graham, care nu dispunea decît de douăsprezece *Spitfire,* şovăi. Cînd se decise să ordone un atac prin dreapta, germanii erau deja pe ei. „Exista un spaţiu de ocupat între bombardiere şi *110* — explică Deacon Elliott — şi ne-am strecurat acolo. Cred că la început nici nu ne-au văzut. Imediat ce ne-au reperat şi-au aruncat bombele. Era fantastic. Puteau fi văzute cum ies din aparate şi cad cu sutele în mare".

În realitate, de partea germană se aflau acolo escadrilele I şi III din *Kampfgruppe* [3] 26, cu 65 de *Heinkele 111,* I/Z G *(Zerstörergeschwader* [4]) 76, cu cele 35 de *Messerschmitt*-uri *110* ale ei. În totul, o sută de aparate care, hărţuite de *Spitfire,* se simţeau puţin nesigure. Cu atît mai mult, cu cît îşi făcură apariţia şi escadrilele de întărire din Newcastle pe care Saul le aruncase în luptă.

---

[2] Un joc cu mingea lovită în perete.
[3] Grupa de luptă.
[4] Escadra de distrugere.

„A fost o încleştare îngrozitoare — povesteşte Deacon Elliott. — Am văzut două avioane germane literalmente dezintegrîndu-se. Mai tîrziu am aflat că erau acelea care se năpustiseră asupra lui F/Lt. Hiram Smith şi F/O Desmond Sheen".

Frumos a mai reuşit Sheen să ochească în după-amiaza aceea ! A provocat explozia unui *Ju 88* (deci au fost şi asemenea aparate, aşa cum semnala şi Deacon Elliott) şi, străbătînd apoi ploaia de sfărîmături, se duse să dea foc unui *Messerschmitt 110*. Din acel moment formaţia germană se dezorganiză. Unele bombardiere aruncaseră bombele în mare şi se îndreptau spre Norvegia, zburînd aproape de valuri. Apa era presărată cu mari pete verzi datorate fluorescenţei echipamentelor de salvare germane, destinate să înlesnească descoperirea naufragiaţilor. Altele se încăpăţînau ; dintre acestea unele îşi continuau zborul spre valea lui Clyde, iar celelalte spre Newcastle.

„Speram să punem mîna pe ele la întoarcere — scrie Deacon Elliott —, dar n-am reuşit. Escadrila avea un bilanţ de vînătoare admirabil : unsprezece victorii confirmate, trei probabile şi nici o pierdere".

Stumpff deplîngea, în total, absenţa a opt bombardiere şi a şapte avioane de vînătoare. N-avea de înregistrat niei cea mai mică victorie. „Air Vice Marshal-ul R. E. Saul şi generalul-maior R. B. Pargiter, comandînd grupul 13 şi respectiv Regimentul 7 de apărare antiaeriană, se puteau lăuda, pe drept cuvînt, că săvîrşiseră una din cele mai strălucite acţiuni ale războiului".

Ziua nu se terminase însă.

„N-o să fie nevoie să le căutaţi, spusese comandantul escadrilei 603, ci va trebui să găsiţi mijlocul de a o scoate la capăt".

Luftflotte V îşi continua drumul spre sud, întărită cu 50 de *Junkere 88* din *Kampfgeschwader*[5] *30*. Trecea tocmai linia Lancaster-Scarborough şi pătrundea pe teritoriul lui Leigh-Mallory. De cîteva zile comandantul grupului 12 era hărţuit de rugăminţile lui Bader, care voia să intervină

[5] Escadră de luptă.

în sud. La fiecare cerere a wing-commander-ului, îi răspundea :

— Nu putem pune toate ouăle într-un singur coş. Inamicul ar fi încîntat să vadă aparatele care apără regiunea centrală a Angliei aruncîndu-se în marea bătălie. În orice caz, atîta vreme cît grupul 11 nu ne va chema în ajutor, trebuie să aşteptăm.

Leigh-Mallory primi tocmai un apel telefonic de la comandantul de escadrilă W. A. J. Satchell, care comanda la Leaconfield escadrila 302, formată din piloţi evadaţi din Polonia. „Sîntem gata să intrăm în horă", spunea Satchell. Pe aceştia Leigh-Mallory îi expedie imediat la Driffield, unde era aşteptată sosirea oamenilor din *Luftflotte V*. Acolo, polonezii trebuiau să se alăture escadrilelor 73, 264 şi 616, întărite în grabă cu *Blenheim*-urile lui 219, detaşate din grupul 13.

Polonezii lui Satchell vor fi la momentul oportun deasupra Driffield-ului, dar controlul de la sol, temîndu-se desigur de lipsa lor de experienţă, îi rechemă grabnic pe aerodrom, privîndu-i astfel de o frumoasă confruntare. Între timp, germanii zburdă în voie. La Bridlington sînt distruse casele de pe malul mării, iar o ciupercă de fum semnalează explozia unui depozit de muniţii. Driffield încasează însă loviturile cele mai grele. Douăsprezece bombardiere *Whitley* sînt făcute ţăndări la sol, patru hangare şi trei grupe de clădiri sînt distruse.

Şi circul continuă. Grupul 10 al lui Quintin Brand, ţinut pînă atunci deoparte, este angajat împotriva a şaptezeci-optzeci de *Messerschmitt*-uri *110* din *Luftflotte III*. Portland este din nou ameninţat. De-abia sunase ora şase seara cînd Keith Park trebui să arunce din nou grupul lui în acţiune. „Acelaşi lucru fără încetare. Ne-am înălţat în aer pentru a şasea oară". Majoritatea aparatelor din grupul 11 au aterizat. Oamenii sînt sfîrşiţi de oboseală, au ochii roşii şi le tremură mîinile. Alan Deere îşi aminteşte de un tînăr pilot de *Spitfire,* care, ieşind anevoie din aparatul lui avariat, află că trebuia să plece din nou. „Părea preocupat şi căuta peste tot. În cele din urmă descoperi un glonţ rătăcit care nimerise între gît şi gulerul cămăşii. Ah ! — strigă el luminîndu-se deodată la faţă — simţeam eu că mă gîdilă ceva !" Nervii unora începeau să cedeze. „Am văzut — po-

vesteşte tot Alan Deere — pe un camarad năvălind în *dispersal,* roşu de furie şi strigînd către *fight commander:* «Refuz să zbor din nou împreună cu ticălosul ăsta şi am să i-o spun cînd o să coboare!»" [6]

Peste tot au căzut avioane. În cursul acestei după-amiezi, Galland a văzut un *Spitfire,* pe care-l lovise făcînd o jumătate tonou, continuîndu-şi zborul pe spate, primind o a doua rafală, regăsindu-şi linia de zbor şi numai după aceea prăbuşindu-se în mare, obţinînd astfel a treia victorie a zilei. Alan Deere a întîlnit un aviator german care, după ce a sărit în Tamisa dintr-un *Heinkel 111* în flăcări, a scăpat numai cu ochii învineţiţi după un plonjon de la o mie de picioare. La Manston, un *Messerschmitt 110* cu coada smulsă s-a sfărîmat şi a explodat. După ce s-au depus praful şi ţăndările, din avion a ieşit un supravieţuitor. Se clătina şi-şi ţinea capul cu amîndouă mîinile. Umbla literalmente ca un om beat. Din aparat şi din pilot nu se mai alesese nimic.

La Hornchurch, trei aparate de vînătoare engleze sînt bombardate la decolare. Doi din cei trei piloţi sînt culeşi într-o stare destul de jalnică şi transportaţi cu o ambulanţă. Dar, cu toate cercetările, nu s-a mai găsit nici urmă din al treilea *Spitfire.* Fusese suflat de explozie şi aruncat la o distanţă de vreo cinci sute de yarzi de acolo, într-o mică depresiune, unde a aterizat pe burtă, fără aripa dreaptă. Pilotul şi-a desfăcut legăturile, a deschis carlinga, s-a lăsat să alunece pe pămînt şi a revenit pe propriile-i picioare la aerodrom.

„În ceea ce mă priveşte — mai notează Alan Deere —, mi-am terminat ziua printr-o miraculoasă coborîre cu paraşuta, urmată de o călătorie de cinci ore în ambulanţă, spre spital. După o odihnă de o noapte şi cîteva îngrijiri uşoare, am avut nevoie de un drum de două ore cu trenul pentru a ajunge din nou la baza mea. La începutul după-amiezii următoare, luam din nou parte la operaţii. Escadrila mea fusese greu lovită; nu-i mai rămăsese decît şapte aparate intacte şi pierdusem piloţi buni, din care trei fuseseră ucişi".

[6] Vezi incidentul relatat la p. 173.

La sol, de asemenea, ziua fusese agitată. La Rochester, atelierul de asamblare a *Stirling*-urilor (bombardiere grele), o clădire din lemn, a luat foc. Pe un cynodrom (pistă pentru cursele de ogari) din vecinătate, alergările erau în toi cînd bombele au început să cadă pe pistă. Unii cîini au fost loviți, alții au fugit pe șosea. Le-a fost luată urma după dîrele de sînge pe care-l pierdeau. Spre sfîrșitul zilei, după Martlesham veni rîndul Croydon-ului și al West-Mallingului de a fi violent bombardate.

— Dar de unde ies ticăloșii ăștia ?, exclamă un comandant de escadrilă. Probabil că fabrică de la o zi la alta blestematele lor de aparate !

În realitate, căpitanul Walter Rubensdorffer, comandantul grupului 210, care urma să atace Kenley, s-a înșelat și a acționat la Croydon. Acolo se găseau escadrilele 111 și 1 — aceasta din urmă alcătuită din canadieni. Ca și polonezii lui Satchell, canadienii lui MacNab nu primiseră încă botezul focului. Totuși, comandantul lor, MacNab, se înalță însoțit de Thompson, comandantul escadrilei 111. Au întîlnit două *Dorniere* deasupra Tamisei, pe care le-au doborît. In momentul cînd Rubensdorffer și-a făcut apariția neașteptată la Croydon — în 1940 acesta era aeroportul Londrei —, canadienii lipseau, însă englezii din 111 patrulau la trei mii de metri. *Messerschmitt*-ul *110* din frunte aruncă o bombă (*110* putea lua bombe), și furtuna se dezlănțui pe loc. O adevărată tragere la țintă ! Un hangar cu cele cincizeci de avioane de antrenament din el cad pradă flăcărilor. Uzine abil camuflate primesc o ploaie de bombe. Optzeci de persoane sînt ucise sau rănite.

Thompson se folosește de ocazie și-și oferă un *110*, al doilea exemplar pe lista zilei.

Rubensdorffer nu s-a mai înapoiat.

Pentru a explica impresia vertiginoasă produsă de această bandă rulantă de aparate inamice, un comandant de escadrilă spunea :

— Semăna cu ceea ce se vede cînd privești cum se ridică scara rulantă de la Piccadilly-Circus.

În altă parte, un subofițer grăbindu-se să pună jos receptorul, se repezi spre șeful său :

— O știre bună ! Toby a căzut în grădina unei vechi case parohiale. O să ajungă la noi pînă deseară.

— Ei bine, conchise ofițerul oftînd ușurat, dacă va avea prilejul unei discuții cu Toby, pastorul își va îmbogăți vocabularul !

Apoi se întoarse în *Intelligence-room.*

Se lăsă noaptea. „Aduse cu ea — scrie Alan Deere — o odihnă prețioasă pentru pilotul de vînătoare britanic care e epuizat". Dar bombardierele revin. Șaptezeci de aparate atacă Birmingham, Boston, Kirton, Beverley, Southampton, Crewe, Yarmouth, Harwich, Bristol și Swansea. În curs de douăzeci și patru de ore Luftwaffe a efectuat 1 786 de acțiuni, iar R.A.F.-ul 974. Au fost doborîte șaptezeci și cinci de avioane germane, față de treizeci și patru engleze. Pentru aviația germană este „der schwartze Donnerstag", „joia neagră". Cel mai important fapt al zilei este gravul eșec suferit de Stumpff. Într-o singură zi, *Luftflotte V* a pierdut o optime din bombardiere și o cincime din aparatele de vînătoare de distanță lungă. Se dovedește astfel că raidurile plecate din Norvegia nu sînt rentabile ; reiese de asemenea că *Messerschmitt*-urile *110* nu trebuie să lupte singure, fără a fi însoțite de *109*.

În concepția șefilor lui Luftwaffe, *109* trebuia să fie executorul, ucigașul superb, al cărui rol consta în „a provoca" pe vînătorii englezi și a le da lovitura de grație. Iată-l însă de acum încolo redus la rolul de cîine de turmă. Nu mai părăsește bombardierele, nu mai provoacă la luptă. Așteaptă. Este exact contrarul destinației lui inițiale. „Aviația de vînătoare germană — scrie Galland — se găsea astfel în situația înnebunitoare a unui cîine prins în lanț care ar vrea să se repeadă la un dușman, pe care însă nu-l poate ajunge".

A doua zi, 16 august, la Acklington, escadrila 72 dădu o recepție. „In primul rînd — scrie Deacon Elliott —, pentru a sărbători victoriile din ajun, apoi pentru a-și lua rămas bun de la comandantul bazei, wing commander Caswell, și a-l primi pe succesorul său, wing commander Pringle". El mai adăugă : „Cînd evoc numai seara aceea, simt că-mi vine rău".

F/Lt. J. B. Nicholson din escadrila 249 nu putea uita nici el ziua aceea. Un raid german deasupra Portland-ului,

despărţindu-se în mai multe grupe trimise separat spre Ventnor, Tangmere, Lee on Solent şi Gosport, făcu ca el să intercepteze un *Messerschmitt 110* nu departe de acest din urmă aerodrom, care ţinea de *Coastal Command*[7]. Germanul trase o rafală care incendie *Hurricane*-ul. Foarte repede, în jurul pilotului, tabla se înroşi de căldură. Focul îi lingea deja combinezonul de zbor. Englezul se încăpăţîna. Voia ca înainte de a cădea să-l lichideze pe acest rechin cu dungile lui livide şi cruci negre. Era un duel între un avion-torţă şi un bimotor care-l mitralia. Nicholson puse mîna lui arsă pe trăgaciul mitralierei. Aha, iată-l ! *110* se afla tocmai în centrul colimatorului. Nicholson apăsă şi simţi o durere cumplită. Trase o rafală lungă. Fu cît pe-aci să dea un chiot de victorie. Nu ! Ţinta, descriind cercuri, dispăru. Un nou şi furios atac dădu şi el greş. Ce mai aştepta Nicholson pentru a sări cu paraşuta ? Voia pielea acestui bandit ! Mai redresă o dată *Hurricane*-ul, dar acum aparatul nu-i dădu ascultare. Materialul nu avea rezistenţa omului ; cedă şi părăsi lupta. Atunci Nicholson, tîrît într-o cădere ameţitoare, făcu să lunece carlinga, fapt ce-i smulse un strigăt de durere şi sări cu paraşuta.

Ceea ce auzi atunci cînd toate celelalte zgomote se stinseră şi el se legăna în hamurile paraşutei fu vuietul amplificat al sîngelui gîlgîindu-i în vine, adunîndu-se în arsurile proaspete, şi apoi brusc pocnitura seacă a unei detunături. Era oare avionul *110* care se înverşuna împotriva adversarului învins ?

Nu. Se înşelaseră cei de la sol. În învălmăşeala confuză a celor două avioane au crezut că germanul fusese cel lovit şi acuma aplaudau văzîndu-l că se striveşte de pămînt. Iată că şi un pîndar din *Home Guard* trage trei sau patru focuri asupra hunului ! Nicholson îşi simţi trupul străpuns de glonţ. Închise ochii. Prea era stupid ! Într-adevăr prea stupid !

Adunat, recunoscut, îngrijit, F/Lt. F. B. Nicholson fu primul pilot din *Fighter Command* decorat cu Crucea Victoria şi va rămîne singurul din întreaga bătălie pentru Anglia.

---

[7] Comanda de coastă.

Ce se întîmpla însă cînd pe cîmpiile Angliei săreau germani cu paraşuta ? Aviatorii englezi aveau în această privinţă instrucţiuni categorice. Luptau la ei acasă, şi această situaţie privilegiată le impunea anumite reguli compatibile cu grija lor umanitară. Dacă Air Chief Marshal-ul sir Hugh Dowding admitea, deşi deplora acest lucru, ca atacatorii să deschidă focul asupra unor piloţi care săreau pe propriul lor teritoriu, deoarece puteau fi imediat recuperabili pentru luptă, el interzicea însă acelaşi procedeu atunci cînd era o chestiune de numai cîteva secunde în plus pentru a-i captura. Un şef de escadrilă, Billy Burton, anunţă la *dispersal :*

— Am să trimit în faţa Curţii Marţiale pe oricare membru al escadrilei mele care va trage asupra unui om coborînd cu paraşuta.

Apoi, adăugă imediat :

— Atîta vreme însă cît nemernicul se mai află încă în carlinga sa, împroşcaţi-l din toate puterile voastre !

Aşa stăteau lucrurile pentru aviatori între ei.

La sol intervin însă cei care nu ştiu ce-i zborul. Frica, pretenţia la o glorie prostească, mînia şi emoţia resimţite în faţa căderii în flăcări a aparatelor cu cocardă sînt tot atîtea temeiuri proaste pentru o comportare rea. Povestirile auzite de la piloţi britanici, membri ai *Caterpillar Club*[8]-ului, care fuseseră luaţi numai cîteva minute drept *bandiţi* arătau că primirea la sol era lipsită de orice menajament. Ceea ce i s-a întîmplat lui Nicholson s-a produs probabil şi cu duşmani autentici. Unii dintre ei au cunoscut întîmplări mai nostime. Un german căzu neobservat pe un cîmp. Se desprinse din paraşută, trase o duşcă bună de aer englezesc — ultima lui răsuflare de om liber — şi se hotărî

---

[8] *Clubul omizii.* Asociaţie constituită de aviatori care au sărit cel puţin o dată din avionul lor distrus. Ne gîndim la versul lui Edmond Rostand din piesa lui „Puiul vulturului" : „Oare un fluture mai redevine omidă ?" Acest club, ca toate cluburile engleze era foarte apreciat. Se spune că un pilot francez membru al unei escadrile engleze, din dorinţa de a face parte din club, s-a urcat în Spitul său şi de la trei mii de metri s-a aruncat intenţionat cu paraşuta. Povestea pretinde că a fost trimis la arest şi apoi admis ca membru al *Clubului omizii.*

să se constituie prizonier la primul punct locuit ce-l va tîlni. Deasupra lui, pe cer, se întindeau dîrele albe ale lu care continua. În jur, cîmpiile verzi ale Sussex-ului, pe încovoindu-se de atîta rod şi păsările. Germanul se îndre spre o locuinţă superbă. Apar nişte ţărani, care-l înconjo. Iată-l prins. Grupul urcă un peron şi sună la o uşă. Desch un valet bătrîn. Nu-i aproape de loc uimit de această m ţime neobişnuită. Se interesă de personalitatea vizitatorului conduse în salonul cel mare şi-l rugă să ia loc. După aceea duse să-l înştiinţeze pe stăpîn :

— E un ofiţer în salon care aşteaptă să fie prim milord.

— Ce vrea acest ofiţer ?

— Nu ştiu, milord.

— Ei bine, întreabă-l !

— Nu pot, milord, pentru că nu mă înţelege. Este ofiţer din armata germană, milord.

Cîteva minute mai tîrziu, contele de Warr îl făcu ofic prizonier pe oaspetele său şi îi oferi o ceaşcă de ceai.

În alt loc, o fată de cincisprezece ani, miss Betty Brov îndrăzneaţă şi hotărîtă, a prins un *bandit*. Germanului n venea să-şi creadă ochilor.

— N-aş fi crezut niciodată că voi ateriza în aseme condiţii în bătrîna Anglie.

În altă parte, Mrs Norman Cardwell, o fermieră, d ce şi-a închis bine prizonierul şi i-a dat să bea, îşi aduse odată aminte să-l întrebe ?

— Dar, la naiba, ia spuneţi-mi, pe cine căutaţi ai

Se poate imagina ce simţeau aceşti tineri germani care două ore înainte îşi înghiţiseră *Kaffee*-ul, *brötchen*-ul *marmeladă* într-o popotă a Luftwaffe-ului din Norman sau Pas-de-Calais, traversaseră Marea Mînecii, se bătuseră nişte duliă şi care, după brusca frică de a muri care-i cupri sese, se regăsesc pe drumurile unei ţări străine şi ostile, în fa unor necunoscuţi care vorbesc o altă limbă. Cei mai mînc îşi aprind o ţigară, zîmbesc şi spun : „Camarazii mei Wehrmacht nu vor întîrzia să vină să mă elibereze", iar a se lasă duşi. Pierdut sau cîştigat, pentru ei războiul s-a t minat.

Din cer nu cad însă numai oameni vii, ci şi avioane, cadavre. Pădurile, grădinile, straturile de legume, acoperi

e caselor se acopereau de sfărîmăturile de tablă, de mătase parașută, de fiare răsucite. Un locuitor din Lee on Solent, rind un obiect neobișnuit în iazul din parcul lui, afundă getele și scoase... o mînă de om. Aici un tommy [9] cu cască arma pe umăr calcă cu bocancii pe crucea neagră a unei ave germane, făcînd mîndru de gardă ; colo niște țărănci i arată fîșii de aripi sfîșiate ; un sergent din R.A.F. se fo-grafiază examinînd echipamentul unui pilot german pe care -a scos dintr-un aparat făcut țăndări. Insula adună trofeele ălbatice și ucigașe ale agresorului căzut din cer.

Iar acesta revine fără încetare. La 16 august, el a bom-ardat aerodromurile din Kent, Hampshire și Sussex, pro-ocînd pagube foarte grele. Tangmere a fost bombardat de avioane *Ju 88,* care au distrus la sol trei *Blenheim*-uri și au avariat alte trei, precum și șapte *Hurricane* și un *Magister.* La Brize Norton, la școala de pilotaj nr. 2 a R.A.F.-ului au fost făcute praf patruzeci și șase de aparate de antrenament. Pilonii de la Ventnor, din insula Wight, sînt din nou atacați și reduși la tăcere.

Și alte obiective sînt lovite în Essex și Suffolk, iar în timpul nopții raidurile s-au repetat deasupra orașelor Bristol, Newport, Swansea, Portland, Worcester, Chester, Tavistock, Farnborough ca și pe alte aerodromuri.

În ziua de 17, o ușoară acalmie ; s-au semnalat numai niște incursiuni în regiunea centrală a Angliei, pe fluviul Mersey și în sudul Țării Galilor.

La B.B.C., ministrul informațiilor a anunțat că Luftwaffe a fost învinsă.

Un soare de plumb strivea Bentley Priory-ul. Peluzele au fost stropite, și din pămînt urca mirosul proaspăt al ierbii.

Dowding primise, în sfîrșit, autorizația așteptată de la Ministerul Aerului : un anumit număr de piloți din *Bomber Command* și din *Army Cooperation* aveau să fie vărsați la *Fighter Command,* iar polonezii din escadrilele 302 și 303 și cehii din 310, precum și belgienii și francezii împrăștiați în alte escadrile vor putea participa la lupte.

Aceștia nu cunoșteau încă vestea, René Mouchotte mai era încă la antrenament :

[9] Soldat englez.

„Nu facem nimic la Odiham, tabără instalată foarte departe de orice localitate. Ce de timp pierdut ! Să fi adus oare cu el aici generalul de Gaulle tradiţionala încetineală a administraţiei franceze ? Ne petrecem timpul dînd tîrcoale avioanelor, ascultînd ştiri, învăţînd engleza şi, în sfîrşit, mîncînd".

Pe neaşteptate veni ordinul.

„Plecăm. Sîntem trimişi în centrul Angliei, la Sutton Bridge. Acolo vom pune mîna pe faimosul *Hurricane*, avionul de vînătoare englez ; după aceea, plecarea la escadrilă..."

De o parte, un Air Chief Marshal care striga din răsputeri cerînd piloţi, iar de cealaltă piloţi care cereau în gura mare să se bată. Aşa arăta R.A.F.-ul la începutul celei de-a doua jumătăţi a lunii august.

Pe aerodromuri, unde fetele din W.A.A.F.S. şi-au atras admiraţia piloţilor prin comportarea lor în luptă, se repară stricăciunile. Perrin, unul din rarii francezi care au avut şansa de a fi încadraţi într-o escadrilă, zări nişte auxiliare feminine, împingînd din răsputeri un avion spre hangarul lui. Se repezi să dea o mînă de ajutor, însă fu refuzat :

— Daţi-ne pace, e munca noastră.

La Tangmere, în timp ce în jurul lor erau adunaţi morţii, ele au fost văzute ridicînd la loc mese şi bănci, trăgînd aproape o veche bucătărie de campanie şi improvizînd un prînz, pentru ca băieţii să poată îmbuca ceva între două alarme.

Alan Deere, care fusese doborît în ziua de 15, reveni la escadrila lui în ziua de 16. Atunci povesti în amănunt tot ce i se întîmplase. Cu motorul în flăcări, el detaşase cupola pentru a încerca o aterizare pe cîmp. Cum focul se lăţea, decisese să treacă pe spate, pentru a sări cu paraşuta după o formulă experimentată de un camarad înaintea lui. Îşi desfăcuse legăturile, împinsese manşa înainte — ceea ce, în poziţia în care se afla, ar fi trebuit să ridice botul *Spit*-ului. Iată-l aruncat afară din scaunul lui, dar cu paraşuta răsucită puţin în jurul carlingii. Deere căuta să revină în avion. Forţa aerului îl ţinea însă pe loc şi cum uitase să blocheze manşa, *Spit*-ul intrase deodată în picaj. O panică bruscă îl cuprinsese pe pilot, la fel ca un duş înghe-

ţât ce se prelinge brusc de-a lungul spinării. Pămîntul se apropia. Vîntul îl ţinea pe Deere în puterea lui şi-l lipea de fuzelaj. Se zbătuse, se îndepărtase şi îşi lovise teribil încheietura mîinii de ampenaj. Deodată, mecanismul de deschidere funcţionase, şi paraşuta se deschisese. Cîteva secunde mai tîrziu, Deere se afla pe pămînt. Căzuse la mai puţin de o sută de iarzi de aparatul său, care continua să ardă. Era încă ocupat să se dezlege din paraşută, cînd răsăriseră doi oameni în ţinută de aviator.

— De unde aţi ieşit ? întrebase Deere uimit.

Erau şoferul şi infirmierul unei ambulanţe ce se îndrepta spre Kenley. Asistaseră la căderea lui şi alergaseră la faţa locului.

— Cu ce vă putem ajuta ?

Pe Deere îl durea tare încheietura mîinii. Infirmierul îi atrăsese atenţia că ceasul de la mînă dispăruse aproape, pierzîndu-şi conţinutul. Nu mai rămăsese decît cureaua şi capacul. O urmă roşie, ca aceea lăsată de un glonţ, marca locul loviturii.

„S-a dus dracului un ceas bun", gîndise Deere.

Se instalase în spatele ambulanţei ce staţiona nu departe de acolo, îndărătul unui pîlc de arbori. Cu fularul lui în picăţele înfăşurat în jurul gîtului, se lungise pe o banchetă şi aţipise. Drumul i se păruse interminabil. Auzise ca în vis cum maşina se oprise. Era un control. Apoi, plecaseră mai departe. Acum durerea de la încheietură devenise insuportabilă. Se înnoptase. Deere ciocănise în geam :

— Unde ne aflăm ?

Şoferul se rătăcise. Credea că nu se găsceau departe de East Grinstead, unde se afla un spital pentru piloţii sectorului. Deere scrîşnise din dinţi ; sudoarea îi îmbrobonea fruntea. Îi era frig. Îi era cald. Nu mai ştia exact.

Ambulanţa plecase din nou, hurducată de gropi.

Ajunseseră într-adevăr la East Grinstead.

Pilotul mulţumise salvatorilor săi, bine intenţionaţi, dar destul de stîngaci. Simţea o durere cumplită. O infirmieră de noapte îl examinase şi-i făcuse o injecţie calmantă. Încheietura era enormă şi roşie. A doua zi, la prima oră, avea să i se facă o radioscopie.

Deere căzu cufundat într-un somn agitat.

Urmarea o va afla mult mai tîrziu din gura lui sir Archibald Mac Indoe, chirurgul spitalului. Nu fusese conştient. Ştia numai că părăsise spitalul, că revenise la escadrilă şi că-şi pierduse ceasul lui atît de bun.

În realitate, Mac Indoe, după ce-l examinase, îl chemase pe comandantul de bază la telefon : Pilotul avea încheietura mîinii fracturată şi sta prost cu nervii. N-ar putea fi reţinut cîteva zile la East Grinstead ?

— V-aş fi extrem de recunoscător, răspunsese comandantul. Eu nu l-am putut convinge să nu mai zboare !

Chirurgul pusese jos receptorul şi se dusese să-l caute pe Deere. Pasărea zburase însă.

După mai multe luni, lui Deere i se va rambursa costul ceasului din fondurile finanţelor engleze.

Pe aerodromuri se discuta despre tactică. Au fost destule bătălii în ultimul timp pentru a alimenta discuţiile, care erau pasionante. Aviatorii din toate ţările se exprimă cu ajutorul mîinilor. În general, stînga reprezintă inamicul, iar dreapta pilotul care povesteşte „păţania". Wing commander-ul Blake găsea formule sugestive : „Trageţi numai atunci cînd vedeţi niturile !" Glasser din escadrila 65 e de părere că ezitarea dă naştere celor mai multe primejdii. „Trebuie să te avînţi din toată inima... ca la rugby ! Tocmai atunci cînd şovăi de frica unei lovituri o şi încasezi". Richard Hillary aştepta mai mult de la lupta aeriană, fără îndoială, ceea ce Saint-Exupéry căutase pe marile linii, cu Mermoz : o mentalitate deosebită. El scria : „În acel moment am înţeles tot norocul unui pilot de vînătoare. El este scutit de emoţiile prea personalizate ale unui soldat, căruia i se cere să atace la baionetă. Nu le cunoaşte nici măcar pe acelea, foarte primejdioase, ale pilotului de bombardament, care noapte de noapte trebuie să simtă din nou atracţia din copilărie de a strivi lucruri".

Care sînt senzaţiile unui vînător ?

„Acelea ale unui duelist : reci, precise, impersonale. El are privilegiul de a ucide curat. Căci atunci cînd trebuie să ucizi sau să fii ucis — pentru că aceasta e dilema —, după mine, totul trebuie să fie făcut cu demnitate".

De cealaltă parte a canalului, Galland se făcea ecoul lui : „Vînătoarea este, prin definiție, o armă de elită. Încredințînd unor piloți selecționați aparate de o valoare aproape inestimabilă, concepute de ingineri geniali și executate de specialiști ingenioși, s-a creat un instrument de o eficacitate extraordinară, dar și de o fineță extremă. Instrument tăios ca un brici, trebuie folosit cu o mînă sigură și sensibilă. Dacă te servești de el ca de un cuțit de măcelar, nu trebuie să te miri că-și tocește tăișul".

Se părea că piloții obosiseră să tot dea și să primească lovituri. Perrin, care îi privea pe camarazii lui englezi, relatează : „Eram istoviți. Nu ne mai puteam nici îmbăta. N-am văzut niciodată un pilot beat".

Iar Galland spunea :

„În popote atmosfera era sinistră. Sacrificați acestui dulău nesățios care devenise bătălia pentru Anglia, cei mai buni piloți ai noștri dispăreau unul după altul. În fiecare zi, un nou loc rămînea liber la masa comună. Puteam socoti pe cele zece degete șansele noastre de a supraviețui ; elementar și implacabil, calculul probabilităților permitea fiecăruia să prevadă data la care, la rîndul lui, va fi dat dispărut deasupra Angliei".

În seara de 16 august, Alan Deere, care își făcuse apariția la escadrila 54, îl văzu aterizînd pe camaradul său Colin Gray.

— Mi-am luat porția pe ziua de azi, spuse el lăsîndu-se să cadă pe iarbă, dar recunosc că *hunii* trebuie să fie și ei sătui pînă-n gît. Probabil că ne vor lăsa să ne întoarcem liniștiți la Hornchurch. Mor după o bere, un prînz bun și după patul meu !

De-abia terminase Colin Gray fraza cînd sună soneria. Responsabilul telefonului deschise ușa *dispersalului !*

— *Scramble !*

Trebuiau să plece din nou. Din toată escadrila numai nouă *Spit*-uri mai puteau zbura. Motoarele pornite din nou vibrau în carcase. Patrula se pierdu pe cerul care începea să se întunece.

Totul se confirma. Eroii ambelor tabere erau obosiți. Agresorul suporta greu insuccesul. La începutul lunii iulie, aviatorii germani fuseseră convinși că nu vor avea de luptat

cu R.A.F.-ul. Mai tîrziu cu o lună li s-a spus că va fi nevoie numai de cîteva zile pentru a termina cu ei. „Eu voi reuși s-o fac cu Luftwaffe al meu", spunea Göring. Acum ei se istoveau în ciocniri necruțătoare, din care, de fiecare dată, unii camarazi nu mai reveneau. Ordinele și contraordinele se succedau. Pe deasupra, li se mai cerea lor, vînătorilor, să aștepte ca vînatul să vină să-i atace. Unde-i vremea cînd luai o umbrelă și un melon pentru a te strîmba după Chamberlain sau un trabuc pentru a-l imita pe Churchill ? Unde-i vremea glumelor grase și a hohotelor de rîs ?

„Dă-mi mîna ta, frumoasa ta mînă albă,
Căci ne ducem să învingem Anglia..."

Da, dar cînd se va petrece acest lucru ?

Niciodată, se gîndesc băieții lui Dowding, care dorm patru sau cinci ore pe noapte, sînt adăpostiți în aerodromuri devastate și înseamnă cu o cruce numele prietenilor care nu se mai întorc. În zece zile de luptă, *Fighter Command*-ul a pierdut o sută cincizeci și patru de piloți, uciși, răniți sau grav răniți. În aceeași perioadă n-a fost întărit decît cu șaizeci și trei de piloți noi. Clepsidra se răsturnase din nou în mîinile Air Chief Marshal-ului sir Hugh Dowding.

Între cei doi antagoniști, Marea Mînecii, în sfîrșit liniștită, își trimite valurile estivale pe plajele de vacanță, pe care de o parte și de cealaltă fuseseră ridicate blocuri, posturi de observație și plase de camuflaj.

La capul Blanc-Nez, unde comandorul Fink își mai ține încă nasul lipit de geam, marea este albastră.

IX

„NICIODATĂ ATÎT DE PUȚINI OAMENI..."

În sudul Angliei, grîul este pîrguit. Din timp în timp, cîte un avion cu dungi groase de camuflaj se prăbușește în flăcări. Recoltele se aprind degajînd un miros de pîine coaptă. Deoarece fermierii țin la grînele lor, îi așteaptă pe *huni* cu furcile.

Pe aerodromuri, personalul din W.A.A.F.S. face curățenie. Fetele nu sînt încă toate echipate cu uniforma albastră-cenușie și cascheta plată. Unele au fost îmbrăcate din disponibilitățile intendenței, cu beretă și bluză. Una dintre ele, mai puțin favorizată, arborează o fustă din satin negru și pantofi cu tocuri înalte. Jean Mortimer, o fată de douăzeci și opt de ani, a fost numită sergent. După raiduri, poate fi văzută cum pleacă cu un braț de fanioane. Înaintează singură pe aerodromul devastat. Grațioasă și sigură de ea, se apleacă deasupra craterelor, descoperă bombele neexplodate și înfige în pămînt cîte un mic fanion. Seamănă cu un *caddy* [1] jalonînd un teren de golf.

Lordul Beaverbrook a dat un impuls fantastic producției aeronautice. Valorifică orice fel de material. „Colectați oase, vom face din ele clei pentru aviație". Aflînd că un evreu german, Loew, internat într-un lagăr, era specialist în aluminiu, îl eliberă și-l trimise în celelalte lagăre să recruteze savanți capabili să participe la efortul de război.

[1] Copil care poartă bastoanele jucătorului la jocul de golf.

Unul dintre piloții americani care conduceau aparatele de la uzină la aerodrom s-a accidentat mortal aterizînd cu *Spitfire*-ul pe burtă. La catedrala Sf. Paul, nu departe de bustul lui Washington, a fost așezată o placă cu inscripția : „Unui cetățean american mort pentru ca Marea Britanie să poată trăi".

*
* *

Trebuie să existe totuși un mijloc de a înșela radarele !

Cel puțin aceasta este convingerea locotenentului Lamberty din *Kriegsgeschwader* [2] 76, care la 18 august se hotărăște să facă un tur deasupra Marii Britanii, zburînd la mică înălțime cu *Staffel* 9. La începutul după-amiezii, nouă *Dornier 17* se avîntă deasupra Mării Mînecii la o înălțime de treizeci de metri. Semănau cu niște rechini care înoată cu botul căscat pe fundul mării. Coasta fu depășită. Trăgînd o dîră puternică de aer peste cîmp, cele nouă aparate se strecurară între coline, zburară deasupra unui castel la East Grinstead. Era fără îndoială spitalul în care Alan Deere fusese transportat cu trei zile mai înainte. Apoi din nou ogoare, împrejmuiri, șiruri de copaci. Deodată, Biggin Hill !

Pentru servanții *Bofors*-urilor a fost o surpriză totală. *Dornier*-ele s-au ivit într-un vacarm asurzitor și au început să-și arunce bombele. Tunurile răspund. Niște rachete proiectează pe cer mici parașute, care se deschid ca florile japoneze în apă. De aceste parașute atîrnă cabluri : o grapă ridicată în fața avioanelor agresoare. Lamberty își taie o aripă în ele. Un *Dornier* se strivește la pămînt. Un altul al cărui pilot primise un glonț în inimă se învîrtea ca un automat în jurul aerodromului.

Avînd partea stîngă cuprinsă de flăcări, Lamberty se hotărî să aterizeze. Temperatura din carlingă devenise insuportabilă. *Dornier*-ul atinse pămîntul, sări în sus de două ori, de trei ori și se făcu praf lovindu-se de o împrejmuire. Aripa i se înfipse într-un copac. Un detașament de *Home Guard* l-a și luat la ochi. În interior, totul se mistuia. Metalul, ajuns la roșu, se încrețea și strălucea. Lamberty, prizonier al acestei fierării, se agață din răsputeri cu mîinile

[2] Escadra de război.

pentru a ieși din pîrjol. Nu mai simțea durerea. Amețit, clătinîndu-se, păși pe iarbă. Englezii se și aflau acolo cu carabina ridicată. Vor trage oare ? Lamberty făcu o mișcare : își freca mîinile de mînecile hainei lui de zbor. Văzînd că-și lasă acolo fîșii întregi de carne, *guarzii* se dădură înapoi...

În sfîrșit, se apropie și-l iau cu ei, împreună cu un alt camarad tot atît de groaznic ars ca și el. Se roagă să fie ajutat să-și ia o țigară. Unul dintre guarzi îi scormonește prin buzunare și scoate un pachet de țigări englezești, cumpărate de Lamberty la Guernsey. Îi aprinde una ; germanul surîde curajos și se mărginește să spună :

— Sînt dezolat căci mă tem că nu voi mai putea zbura un timp.

În clipa aceea, un bubuit sfîșie aerul. Erau *Dornier*-ele din al doilea val, care, escortate de *Messerschmitt*-uri *109*, aruncau sute de bombe pe aerodromurile de la Biggin Hill și Kenley. Explozia a fost atît de puternică, încît dintr-o singură mișcare militarii din *Home Guard* și aviatorii răniți s-au trîntit la pămînt. Au rămas acolo lipiți de pămîntul cutremurat, în timp ce potopul de oțel nimicea la Kenley zece hangare, patru *Hurricane*, patru alte avioane și avaria multe altele. Punctul de comandă a fost distrus.

Cînd cei doi prizonieri și paznicii lor se ridicară, drumurile din jurul taberei erau înțesate cu mașini de pompieri. Fumul incendiilor de la Biggin Hill și Kenley urca spre cer. Același lucru se petrecea și la Croydon și la West Malling.

Din cele nouă *Dornier 17* ajunse clandestin, fără să fi fost semnalate pe ecranele radarelor, două au fost doborîte. Celelalte au plecat înapoi zburînd la firul ierbii, așa cum au venit. Aveau aspectul unei grupe de mutilați care căuta să ajungă pînă la adăpost. Toate fuseseră lovite. Fugeau. Două au fost nevoite să coboare în mare. Echipajele vor fi adunate de vase. Nu mai erau decît cinci ! Zburau deasupra valurilor, la înălțimea stropilor împroșcați de ele. Cît mai repede, coasta ! Trei dintre ele încearcă o aterizare întîmplătoare și, de bine, de rău, reușesc. Celelalte două ajung pînă la Cormeille-en-Vexin. Jos, cîțiva țărani francezi se bucură văzîndu-i că revin atît de puțini. Se gîndesc :

— Se pare că nu le-a fost de loc moale deasupra Angliei.

Printre cele două avioane salvate figurează și aparatul înnebunit care se învîrtea deasupra lui Biggin Hill. Echipajul smulsese pilotul mort din scaunul lui, și mecanicul îi luase locul. Pentru primul său zbor, el a reușit misiunea de a readuce avionul pe aerodrom. A fost decorat cu Crucea de fier.

Sublocotenentul Peter Townsend din escadrila 85 patrula deasupra localității Debden. *Ginger* Lacey, roșcatul din Yorkshire, era și el în aer cu șapte *Hurricane* din escadrila 501. Au întîlnit cincizeci de bombardiere și avioane de vînătoare nu departe de Hawkinge. Lupta s-a angajat. Au fost doborîte două *Messerschmitt*-uri *110,* însă locotenentul Stoney a fost ucis.

Escadrila 85 a întîlnit inamicul cu puțin înainte de ora 18 la est de Chelmsford, acolo unde pămîntul se întîlnește cu marea. O adevărată „Walhalla"! Astfel numesc germanii o importantă formație de bombardiere escortată, precedată și protejată de sus, de numeroase avioane de vînătoare. În cazul de față era vorba de un grup de *Junker 87* urmat la două mii de picioare mai sus de un grup de *Heinkele 111.* Și mai sus, pe la cincisprezece mii de picioare, *Junker 88* și *Messerschmitt 110,* iar deasupra o acoperire din *109.*

Văzînd țîșnind aparatele de vînătoare britanice, germanii risipesc formația „Walhalla". Townsend, comandantul secțiunii *Red 2,* și Hemingway, comandantul secțiunii *Blue 2,* descoperă cu propriii lor ochi marele circ în acțiune. O reprezentație demnă de cele mai prestigioase zile ale circului Barnum. *Stukas*-urile se îndreaptă în viteză spre mare, *Junker*-ele *88* și *Heinkel*-ele încep să ia înălțime pentru a se roti împreună, pe la optsprezece mii de picioare, în sensul invers acelor unui ceasornic. La două mii de picioare mai sus, *Messerschmitt*-urile fac același joc. Este cu neputință să muști coada ultimului aparat.

Townsend atacă. Îi plăcea această clipă cînd forța puțin carcasa și cînd viața, dintr-o dată primejduită, căpăta toată savoarea ei. Împroșcă cu rafale de cîte trei secunde *Messerschmitt*-ul *110* care trecea în raza lui. Cu un surîs de satisfacție îl văzu cum se prăbușea în spirală spre mare. În aceeași clipă a și apăsat pe palonier și a degajat pe stînga.

Hemingway luă urma comandantului lui *Blue 1,* care urmărea un *Ju 88.* Ceilalți comandanți ai secțiunilor *Red, Blue, Yellow* și *Green* erau toți în contact cu inamicul. Hemingway părăsi pe *Blue 1* pentru a ataca singur un cerc de *Junkere.* Alte două *Ju 88* răsăriră deodată, aripă lîngă aripă, și-l mitralie. Motorul fu atins. Hemingway simți în carlingă mirosul specific al glicolului, apoi uleiul începu și el să țîșnească. La cea mai mică scînteie, totul putea lua foc. Nu mai avea timp de gîndit. *Hurricane*-ul intrase în vrilă. Hemingway se zbătu să-l redreseze, reuși acest lucru pe la 7 000 de picioare și încercă să ajungă la pămînt pentru a ateriza, dar deodată motorul luă foc. Mai nimerit era să sară cu parașuta în mare. Umbrela se deschise, și Hemingway se pomeni în apă. Deasupra lui încăierarea continua. A fost culeș de un vas după o oră și jumătate.

Revenit a doua zi la Debden, el nota în jurnalul său de bord :

„18 august. Doborît de un *Ju 88.* Sărit cu parașuta în mare la 12 mile de Clacton".

Bilanțul zilei pentru escadrila 85 : „Au fost doborîte șase *Messerschmit 110,* trei *Messerschmit 109* și un *Heinkel 111 ;* mai sînt probabile încă patru aparate, iar alte șase deteriorate. La pasiv : două *Hurricane* doborîte și un al treilea avariat".

Nici escadrila 54 nu și-a pierdut timpul de pomană. S-a ridicat de patru ori în văzduh, a repurtat paisprezece victorii, fără a avea nici o singură pierdere. Este cel mai frumos scor înregistrat vreodată. Primește o telegramă de felicitări din partea Înaltului comandament : „Bine jucat, escadrilă 54 !" Piloții s-au reîntors la Manston cel făcut praf, care fusese bombardat din nou. Ghionul acestui aerodrom era că se găsea în drumul escadrilelor germane care se întorceau la cuib. Dacă le mai rămîneau cîteva bombe, le aruncau asupra Manston-ului. Acum germanii fuseseră cît pe-aci să surprindă *Spit*-urile în curs de aterizare

Glorios 18 august : șaptezeci și unu de avioane germane doborîte, față de douăzeci și șapte din Royal Air Force, însă piloții erau sfîrșiți de oboseală. Cu o zi înainte, la popota lui 54 se „explica lovitura", ca de obicei după niște lupte îndîrjite. Colin Gray își povestea isprăvile din după-amiaza aceea. Alan Deere asculta încruntîndu-și fruntea,

Privirea îi fusese atrasă de expresia deosebit de epuizată a feţei lui George Gribble, care şedea nu departe de el. Obrazul acela se apleca cu o încetineală aproape tragică asupra şuncii cu ouă din farfuria aflată în faţa lui. Alan urmărea cu o ureche povestea lui Colin, supraveghind în acelaşi timp aplecarea obrazului lui George. Cînd nasul fu gata să atingă farfuria, îi făcu un semn lui Gray, care se opri din vorbă.

— Hei, George ! strigă el, George !

Gribble avu o tresărire, ridică capul cît putu mai mult şi aruncă asupra băieţilor din jur o privire sălbatică :

— Ei bine, ce-i ! i se adresă Colin. Ţi s-au dat ouă ca să le mănînci, nu să-ţi bagi botul în ele...

Apoi, în seara zilei de 18, o dată cu beţia victoriei, pe umerii piloţilor se prăvăliră deodată toată oboseala acumulată, toate spaimele învinse. Ei ar fi dat orice să fie trimişi la odihnă chiar numai pentru cîteva zile, atît cît să-şi revină puţin şi să plece din nou. Dar nu venise încă momentul.

La Ministerul Aerului erau examinate listele pierderilor suferite între 8 şi 18 august. În zece zile fuseseră ucişi sau daţi dispăruţi nouăzeci şi patru de piloţi şi scoase din luptă în aer două sute patruzeci de aparate, iar la sol treizeci.

La Berlin, Beppo Schmid îşi face calculele. Nu-şi bătea prea mult capul cu pierderile germane, deşi în aceste zece zile ele trebuie să fi atins cifra de circa şapte sute de avioane. Studia numai situaţia adversarului.

Ca elemente de apreciere, dispunea de comunicatele victoriilor celor trei *Luftflotten* şi de informaţiile fragmentare despre deplasările escadrilelor engleze. Din informaţia glăsuind, de pildă, că 266 trecuse la 9 august de la Wittering la Hornchurch, el deducea că escadrila de la Hornchurch fusese nimicită. Nu ştia că era vorba de o simplă mişcare de rotaţie şi că la 14 august, escadrila 74 pleca de la Hornchurch la Wittering. Cît despre pierderile engleze, el le cifra la 644 de aparate. Revenind la bazele „Studiului său albastru", ajungea la constatarea că R.A.F.-ul nu mai dispunea decît de 430 de avioane de vînătoare, din care numai 300 puteau fi simultan angajate. În realitate existau aproximativ 650 de aparate.

Care era explicația faptului că un specialist al informației putea comite o greșeală atît de grosolană ? Englezii recunoșteau 270 de aparate distruse, iar germanii afirmau că aceste pierderi se ridicau la 644. După englezi, ei aveau disponibile 650 de aparate, iar dacă ținei seama de *Abteilung V,* englezii aveau numai 300. În ambele cazuri era vorba de cifre oficiale, comunicate statelor-majore, nefiind în consecință alterate de nici o intenție de propagandă. În plus, mai trebuia semnalat în mod cinstit faptul că bilanțul înaintat de *Fighter Command* către Ministerul Aerului urmărea să determine adoptarea unor hotărîri privind accelerarea recrutării de piloți și livrarea rapidă de noi aparate. În consecință n-avea rațiune ca raportul să fie optimist. Dimpotrivă, bilanțul lui Schmid, foarte scăzut față de cel al biroului german al operațiilor, avea menirea să demonstreze „că erau pe cale să cîștige bătălia pentru Anglia".

Dar, atît pentru unii cît și pentru ceilalți, datele de bază erau în mod fatal iluzorii. Englezii aveau posibilitatea să numere epavele care zăceau pe teritoriul lor, germanilor le era ușor să știe cîte din aparatele lor nu s-au mai reîntors la bază, însă în ce privește inamicii doborîți, erau nevoiți să ia drept bune rapoartele piloților. Aceștia se înșelau adesea cu bună credință. Au tras, au văzut fum, au fost martorii căderii inamicului spre pămînt sau spre mare și erau convinși că l-au doborît. În multe cazuri însă, aparatul intra în picaj pentru a întrerupe lupta și se înapoia la bază.

Pentru a evita împrăștierea patrulelor, piloții englezi aveau ordin să nu urmărească un aparat avariat. Era firesc deci ca ei să-l anunțe „bun" de trecut pe listă, fără a verifica mai departe situația. Se mai întîmpla ca doi sau mai mulți vînători aparținînd unor escadrile diferite să tragă în același avion inamic, care era într-adevăr doborît. Reveniți la baza lor, piloții anunțau fiecare cîte o victorie autentică, care însă era pusă la socoteală de mai multe ori. Ofițerul însărcinat cu întocmirea rapoartelor se lupta cu nenumărate dificultăți : pilotul își schimba destinația, era doborît, era plecat în operație... Pe scurt, chiar cu cea mai mare bunăvoință din lume, nu puteau fi prezentate tablouri de pierderi și bilanțuri de victorii matematic sigure. Apoi, propaganda, difuzîndu-le, le deforma „pentru a menține moralul populației".

„Îmi amintesc — scrie Dowding — că în august am fost întrebat cu privire la aceste contradicții. Subsecretarul de stat al aerului era neliniștit de efectul produs asupra americanilor de enormele diferențe ce apăreau între comunicatele celor două tabere. Am răspuns că americanii nu vor întîrzia să descopere adevărul. Dacă cifrele germane ar fi fost exacte, ei s-ar afla la Londra într-o săptămînă. În caz contrar, ei nu vor ajunge acolo".

Nici piloții nu luau drept bune cifrele comunicatelor oficiale. „Știam prea bine că aprecierile erau exagerate — scrie Alan Deere. — În august și septembrie, piloții cu experiență erau prea obosiți pentru a mai doborî vreun avion, iar cei neexperimentați nu erau capabili de așa ceva... Atunci cine repurta acele victorii ? Afirmațiile unora dintre escadrile nu erau sincere, știam acest lucru, însă majoritatea se datorau lipsei de experiență. Mai înainte, în iulie, pe vremea veteranilor de la Dunkerque, aprecierile erau cu mult mai precise".

Devenise necesar și urgent de a se pune capăt acestei situații.

Comandanții unităților de vînătoare germane primiră ordin să se prezinte la o convocare a Reichsmarschall-ului.

„Eram destul de demoralizat — relatează Galland — și totodată mirat și neliniștit de primirea unei convocări la Karinhall, fastuoasa reședință a lui Göring. Avea să-mi comunice dizgrația sau să mă consulte numai în calitatea mea de șef al unei escadrile angajate pe frontul Mării Mînecii ?"

Gătit în cea mai frumoasă uniformă a lui, cu trabucul în gură, Galland sosi la Berlin. Aici se părea că viața nu se resimte de pe urma războiului. Marea Mînecii e departe, iar lupta de fiecare zi a unui mănunchi de oameni nu era de ajuns pentru a mobiliza spiritele. Reichul era amețit de pe urma victoriilor. Galland ajunse cu trenul la Schorfheide. Se poate să fi călătorit împreună cu Mölders. În orice caz, asul așilor aviației de vînătoare germane se afla printre participanți. O „somptuoasă limuzină" îi aștepta pe aviatori la gară pentru a-i transporta la Karinhall. În ce dispoziție îl vor găsi oare pe Reichsmarschall ? Fără îndoială că vor schimba știri între ei și se vor povesti ultimele bîrfeli. Se știa că, în general, Göring era permanent furios. „După

aprecierile mele și după cifra oficială a victoriilor noastre — afirma el —, aviația de vînătoare engleză n-ar mai trebui să existe". Cum îi va primi pe piloți ?

Începînd de aici, mărturiile se contrazic. Se poate imagina că Göring i-a frecat mai întîi zdravăn pe comandanții-șefi și că apoi s-ar fi arătat prietenos cu șefii de escadrile. Celor dintîi le-ar fi recomandat să atace mai curînd uzinele de aviație decît „vasul-far de la Dover". În patru zile, tonul se schimbase. Nu mai era vorba de joaca cu trenul electric. Șeful suprem al Luftwaffe-ului pretinse generalilor săi planuri matur studiate și le ceru ca în viitor să știe mai bine de cine se înconjurau. Era sigur că armata aeriană germană era prea tînără pentru a-și fi putut forma cadrele administrative și tactice de care avea nevoie. Ea le luase cam la întîmplare din celelalte arme.

Deoarece R.A.F.-ul, vrînd-nevrînd, mai exista, se impuneau anumite măsuri. În primul rînd, nu trebuiau irosite forțele. În acest scop *Stukas*-urile urmau, în mod practic, să fie scoase la pensie fiindcă erau prea vulnerabile și sufereau pierderi grave, pricinuind moartea a numeroși piloți. Apoi, nu trebuia să se mai repete raiduri masive ca cele întreprinse la 15 august deasupra Mării Nordului. De fiecare dată cînd urma să se bombardeze o uzină se va opta pentru raidul de noapte sau, dacă nu, sarcina trebuia încredințată unei formații foarte mici, poate chiar unui avion izolat, putînd să se ascundă în nori. *Luftflotte V* să nu mai intre în luptă în timpul zilei, avînd bazele prea îndepărtate de obiective.

— Pînă la noi ordine, hotărî Reichsmarschall-ul, misiunea principală a lui *Luftflotte II* și *III* va consta în provocarea cît mai multor pierderi posibile aviației de vînătoare inamice. În plus, se va proceda la atacarea instalațiilor de la sol ale bombardierelor dușmane ; totul trebuia însă astfel executat, încît să se înlăture orice pierderi evitabile de vieți omenești.

Dar *Luftflotte V* ? Göring va ajunge și la ea.

— Nu mai poate exista vreo limită în alegerea obiectivelor. Îmi rezerv doar dreptul de a ordona personal numai bombardarea Londrei și Liverpool-ului.

În timp ce celelalte *Luftflotten* vor pregăti raidurile nocturne, a V-a se va pregăti să efectueze unul asupra Glasgow-ului.

Acum era rîndul piloților.

Severitatea părăsi chipul buhăit al mareșalului. După ce și-a făcut cum trebuie meseria de comandant suprem, putea să-și ofere bucuria de a-i felicita pe vitejii lui cavaleri. Ei sînt cei care fac războiul, ei dau și primesc lovituri, sau revin plini de cucuie, cu mușchii fremătînd, pentru ca apoi cîte o fată rătăcită în patul lor să pună totul la punct, sau nu se mai întorceau de loc. Atunci aveau parte de o Cruce de fier post-mortem. Ce simplu era totul ! Nu-i împărtășise el oare într-o zi ambasadorului Marii Britanii, sir Nevile Henderson, că :

— Englezii pe care-i admir cel mai mult sînt piratii, ca Francis Drake. Ceilalți s-au „îmblînzit" prea tare.

Göring veni în întîmpinarea luptătorilor săi.

„Spre marea mea ușurare — mărturisește Galland —, «dolofanul» era foarte bine dispus". Remise lui Mölders și lui Galland „insigna de aur bătută cu diamante, creată de el pentru piloții lui cei mai buni". După ce-și satisfăcu astfel gustul de paradă și atracția pentru bijuterii, îi numi pe cei doi ofițeri în gradul de comandor. Era un act important, deoarece concretiza bine noul impuls pe care Reichsmarschall-ul voia să-l dea *Luftwaffe*-ului, întinerindu-i cadrele și punînd în posturile de comandă oameni de meserie.

Atmosfera se destinse. Dacă luăm de bune cele spuse de Galland, care era principalul interesat, faimosul episod cu *Spitfire* s-ar fi produs atunci. Toate celelalte surse pretind că el s-a petrecut pe Marea Mînecii, două sau trei zile mai tîrziu. De partea cui e adevărul ? Data în sine interesează puțin, dar anecdota are un ecou psihologic diferit dacă ea a avut drept cadru Karinhall-ul sau frontul. Relatarea pe care o face Galland este atît de precisă, încît cu greu se poate imagina că a inventat-o. Și apoi, în ce scop ? Fără îndoială că, revenind la escadră împreună cu Mölders, s-a lăudat cu ea. Deoarece „dolofanul" s-a ivit a doua zi din nou furios, ofițerii prezenți la această vizită suprapun scena din 19 amintirilor lor din 21.

Iată ce scrie Galland :

„Seara, cînd trebuia să ne urcăm în somptuoasa limuzină care urma să ne ducă la gară, el întrebă ce dorinţe avem. Mölders ceru motoare mai puternice pentru *Messerschmitt*-urile noastre. Göring îl bătu amical pe umăr :

— Le veţi avea curînd, prietene. Nişte motoare formidabile !

Ne putem imagina scena. Sfîrşitul unei seri de vară, vîrfurile acoperişurilor poleite de ultimele raze ale soarelui, în timp ce noaptea apropiată a pus deja stăpînire pe pădurile de nepătruns. Pe faţadă, pumnul înmănuşat cu buzduganul ridicat. În curtea cea mare, înecată în trandafiri, maşina lungă, şoferul în poziţie de drepţi aşteaptă trei siluete cenuşii : ale celor doi piloţi, zvelte şi tinere, iar cea a mareşalului, obeză. Göring se întoarce spre Galland :

— Şi dumneata, Galland, care ţi-e dorinţa ?

— Daţi-ne *Spitfire*, domnule mareşal, şi vom termina repede cu treaba asta !

„În clipa următoare — scrie Galland — mi-am muşcat limba. Era însă prea tîrziu, vorba fusese rostită. Mă aşteptam la o explozie de furie. Dar Göring era prea uluit pentru a reacţiona. Se întoarse şi plecă mormăind".

Dacă este exact aşa şi scena s-a desfăşurat într-adevăr acolo, ea capătă o importanţă specială. Revenind în locuinţa lui prea bogată, prea special construită pe dimensiunile lui nemăsurate, Reichsmarschall-ul trebuie să se fi simţit sărac. Fie că mormăise, fie că nu, el ştia că, dacă putuse să le ofere acestor oameni, după placul lui, insigne de aur, nu era în stare să le dea însă armele după care aceştia tînjeau.

Devenind şeful celei mai puternice armate aeriene din lume, Siegfried s-a condamnat singur să nu mai vorbească aceeaşi limbă cu cavalerii săi.

Maşina se îndrepta spre gară. În lumina farurilor, în depărtare, nişte cerbi traversau şoseaua.

Göring rămăsese singur.

La Uxbridge, Air Vice Marshal-ul Keith Park îşi întocmeşte şi el bilanţul. S-ar spune că această bătălie de zece zile a transformat în contabili pe şefii statelor-majore.

Cînd în cele două tabere generalii redactează instrucţiuni înseamnă că luptătorii sînt obosiţi.

Uxbridge, situat la nord de Biggin Hill, posedă un punct de comandă model ; este un veritabil submarin, unde şerpuiesc conducte de aer condiţionat, o adevărată măţărie de fire telefonice şi un întreg aparataj de fortăreaţă îngropată. Keith Park îşi are biroul foarte aproape de scara care duce la adăpost — un adăpost care este în acelaşi timp şi un creier. Cu nasul ascuţit, sprîncenele stufoase, buza acoperită de mustaţa tip R.A.F., model de ofiţer superior, Park nu era întotdeauna de acord cu comandanţii grupurilor vecine. Această nepotrivire a durat aproape atît cît şi bătălia şi o vom vedea accentuîndu-se în toamnă, pînă în momentul cînd Dowding, ferm, calm şi rigid, va impune arbitrajul său. Asupra grupului nr. 11 al lui Park s-au abătut cele mai crîncene atacuri. El elaboră deci un număr de dispoziţii pe care le transmise la 19 august controlorilor săi în „instrucţiunea nr. 4".

Cuvîntul general de ordine putea fi cuprins într-o singură formulă : „economie de piloţi". La Uxbridge, Park se purta ca un avar, aşa cum făcuse în aceeaşi zi şi Göring la Karinhall. Atît unuia, cît şi celuilalt, ameţeala pricinuită de victorii nu le putea ascunde groaznica realitate. Această bătălie, de care depindea, la urma urmei, soarta a milioane de fiinţe, era o confruntare între specialişti. Triumful sau înfrîngerea se afla în mîinile cîtorva indivizi — nici măcar trei mii în total — care aveau capacitatea de a se urca în carlinga unui avion de vînătoare şi ştiau, odată aflaţi în aer, să apese pe trăgaciul unei baterii de mitraliere. Kilogramul de om apt de a face o asemenea treabă deosebită începea să valoreze deodată mai scump decît platina. Era o lecţie formidabilă ; ea dovedea că vrăjitorii nu puteau face nimic fără eroi. Din fericire, eroii nu erau pe deplin conştienţi de aceasta. Metalul lor era făurit dintr-o rămăşiţă de copilărie. Se lăsau distraţi cu jucării pe care germanii le numeau *Messerschmitt 109*, iar englezii *Spitfire*. „*Spitfire*-ul — scrie Richard Hillary — ne reîntorcea la război aşa cum ar trebui să fie el, dacă totuşi e nevoie ca războiul să existe într-un fel oarecare. El ne readuce la lupta individuală, în care nu depinzi decît de tine însuţi, în care porţi răspunderea propriei tale sorţi". Pentru această putere efemeră, oamenii aceştia erau gata să îndure orice. Surescitaţi de a se regăsi între ei, asemănători şi necruţători unii faţă de cei-

lalți, ei priveau moartea cu un ochi strălucitor. Dar Göring nu mai voia să îngăduie acest lucru, și nici Park : amîndoi îi considerau de neînlocuit.

Să nu căutăm să numim aceasta respect pentru viața omenească. Dacă fiecare din cele două națiuni ce se înfruntau ar fi dispus de mii de piloți de rezervă, ar fi fost de datoria uneia ca și a celeilalte de a-i consuma în focul luptelor dacă, procedînd astfel, ar fi grăbit deznodămîntul bătăliei și l-ar fi întors în favoarea sa. Lucrul cel mai rău ce-l poți face atunci cînd ai acceptat oroarea unui război și ești soldat este de a nu pune totul în mișcare spre a-l cîștiga cît mai curînd posibil. A-l cîștiga înseamnă în fond a-l opri. Dar bătălia aceasta era un război al săracilor !

„Să se înlăture orice pierderi evitabile de vieți omenești", recomanda Göring. „Nu ne putem permite să pierdem piloți din cauza aterizării lor forțate pe mare", spunea Keith Park. Fiecare din ei se străduia să definească o tactică cît mai puțin costisitoare.

„Obligați formațiile inamice să intre în luptă deasupra uscatului sau la o distanță potrivită de zbor planat pînă la coastă : evitați urmărirea deasupra mării a avioanelor de recunoaștere sau a micilor formații de vînătoare inamice"... Comandantul grupului 11 punea toate atuurile în jocul lui : norii, ajutorul celorlalte grupe, participarea escadrilelor poloneze sau canadiene (iar e vorba de ele), superioritatea numerică locală... Se comporta ca un jucător silit să joace ; conștient că-și angaja ultimele resurse, elimina cu grijă riscurile previzibile.

Fiindcă bombardierele erau un adversar mai puțin periculos, ele trebuiau atacate cu prioritate. Luptele între avioanele de vînătoare deveneau un lux, și în această gigantică partidă de poker era rîndul *Luftwaffe*-ului să relanseze. R.A.F.-ul nu plătea decît pentru a vedea cartea. Park dorea, de asemenea, ca formațiile inamice să fie interceptate înainte de a-și arunca bombele. Era foarte evident acest lucru, însă altă școală afirma că era mai bine să le ataci *după* lansarea bombelor, cu formații numeroase, care au avut timp să se constituie, decît să le surprinzi *înainte*, dar cu efective insuficiente. Fiecare rămînea pe pozițiile sale. În sfîrșit, totul trebuia pus la contribuție pentru a proteja, fie chiar numai cu o patrulă alcătuită din unul sau două avioane de vînă-

toare, escadrilele care se alimentau la sol, aflîndu-se astfel într-o gravă stare de vulnerabilitate.

Germanii şi englezii făceau acelaşi joc : nu-şi scoteau aşii de frică să nu le fie tăiaţi. Vînătoarea, esenţialmente ofensivă, devenea o armă fragilă de sticlă.

La 20 august, în Camera Comunelor, Winston Churchill se ridică, rostind cu vocea lui surdă :

„Recunoştinţa fiecărui cămin din insula noastră, din imperiul nostru şi chiar din lume, cu excepţia celor ce sînt vinovaţi, se îndreaptă către piloţii englezi, care, deveniţi cutezători prin disproporţia forţelor puse faţă-n faţă şi neobosiţi în luptele lor neîntrerupte şi pline de primejdii, sînt pe cale de a cîştiga războiul prin vitejia şi devotamentul lor. Niciodată în istoria conflictelor dintre oameni n-a fost contractată o datorie aşa de mare de către un număr atît de mare de oameni faţă de un altul atît de mic".

Şi încheie :

„Toate inimile se dăruiesc acestor piloţi de vînătoare, ale căror acţiuni răsunătoare ochii noştri le pot urmări zi de zi".

X

PENTRU CÎTEVA BOMBE...

Nimic nu este atît de folositor pentru a te edifica personal ca deplasarea la fața locului.

La 21 august Göring sosi pe coasta Mării Mînecii. A folosit trenul lui special *Asia* sau poate a venit pe șosea ? A apărut oare deodată, însoțit de ofițerii din escortă, la capul Gris-Nez, cartierul general înaintat al lui *Luftflotte II*, sau la capul Blanc-Nez, la Fink ? Și aici documentele se contrazic. Unele arată că Milch, Kesselring, Sperrle și Lörzer l-au întîmpinat pe Reichsmarschall însoțit de Wenniger, fostul atașat al aerului la Londra. Lucrurile s-ar fi petrecut la capul Gris-Nez. Altele vorbesc de Johannes Fink și de Paul Weitkus, la capul Blanc-Nez. Cele două posturi de observație fiind despărțite numai prin vreo zece kilometri, nimic nu ne oprește să credem că șeful suprem al Luftwaffe-ului s-a dus succesiv la amîndouă. Un lucru este cert : era furios.

Comandanții-șefi surprinși pe aerodromuri seamănă puțin cu niște școlari pe care cineva i-a deranjat în timpul vacanței. Și-au făcut obiceiuri, au adoptat tradiții ; se simt foarte departe de ochiul stăpînului și, fără să-și dea seama, își dau aere de proconsuli. Căpcăunul se ivise însă, sever, nervos, posac. Își pusese cascheta de vară a Luftwaffe-ului, cu calota albă. O curelușă îi încingea bărbia, Crucea de fier atîrna între reverele gulerului său de uniformă ; un bi-

noclu prins de o curea de piele i se odihnea pe pîntece. Toată persoana lui se sprijinea, ţeapănă pe sabie. Kesselring, neliniştit, căpătă figura lui asiatică din zilele rele. Lörzer se străduia să afişeze o dezinvoltură pe care însă n-o încerca.

Göring urla. Această bătălie pentru Anglia, el voia s-o cîştige. Cînd a fost dezlănţuită, toată lumea susţinea că victoria va fi obţinută în cîteva zile. Unii deplîngeau chiar faptul că nu se pornise atacul mai devreme. Şi acum ? Se apucaseră oare să-i dea dreptate generalului Felmy, care, în urmă cu doi ani, afirmase că Luftwaffe ar fi incapabilă de a duce cu bine la capăt această misiune ? Göring tunase încă atunci :

— N-am cerut un studiu care să înşire diferitele noastre posibilităţi şi să stabilească slăbiciunile noastre. Pe astea le cunosc eu mai bine ca oricine.

Jeschonnek se indignase :

— Dacă Göring ar trimite împotriva Angliei toate escadrilele din Luftwaffe, cerul Londrei s-ar întuneca.

Atunci, unde erau acele escadrile ? Göring, el, se afla acolo. Şi pe cine avea în faţa lui ? Nişte paiaţe pe care le îmbrăcase în uniforme prea somptuoase, care se ţinuseră prea mult de fustele femeilor şi se deprinseseră atît de mult cu o viaţă uşoară, încît acum tremurau la gîndul de a o pierde. Şi apoi toată lumea mînţea. Inginerii, tehnicienii, ofiţerii superiori. Reichsmarschall-ul era tratat ca un bolnav căruia nimeni nu îndrăzneşte să-i spună adevărul. Ei bine, vom vedea !

Ce mai aşteaptă ei pentru a acţiona ? Marea Britanie se află acolo, drept în faţă. Generalii, imitîndu-l pe mareşal, îşi potriveau binoclurile. Erau acolo toţi, înşiraţi, cu feţele biciuite de aerul sărat, privind falezele de la Dover.

Dincolo, operatorii staţiei radar nici nu bănuiau măcar că creierii Luftwaffe-ului sînt ocupaţi cu contemplarea pilonilor lor. Ce minunată ţintă ar fi ei pentru o vedetă rapidă care s-ar distra să străbată în viteză canalul !

Mareşalul, după ce a dat cu glas răspicat cîteva ordine şi portierele maşinilor au fost trîntite cu zgomot, a plecat. Se pare că nu vederea antenelor de radar l-a îndemnat să „modifice ordinele prin care, la 15 august, hotărîse înce-

tarea oricărui atac împotriva acestor instalații". Iată-l acum la capul Blanc-Nez.

Este așteptat în poziție de drepți. În jur, decor de război : cazemate, plase de camuflaj, tunuri, instalații de reperaj. Era o vreme urîtă. „Înnorat, cu ploi locale", preciza serviciul de meteorologie. Departe de a se calma, se părea că proasta dispoziție a lui Göring sporise. Deoarece aceia care purtau vina pentru indispoziția lui se aflau acolo, stoici sub biciuirea ploii, le va spune el ce crede despre purtarea lor. Sînt niște lași, niște incapabili, nu sînt buni de nimic ! „Răgea ca un taur", povestește un martor. Galland era de față. Cunoștea muzica. Probabil că, făcîndu-se că privește înainte, avea un zîmbet ascuns, abia perceptibil. „În vremea aceea — scrie el —, Göring venise să ne inspecteze și ne-a înjurat mai bine de o oră". Weitkus, al cărui chip avea totdeauna o expresie ironică, tăcea și el. Fink încasa, ca un bun curățitor de canale ce era.

— Aveți cel mai bun avion de vînătoare din lume — striga Göring —, ce vă mai trebuie ?

Se pare că atunci — și trebuie admis că replica pica la momentul potrivit — Galland ar fi răspuns :

— Niște *Spitfire,* domnule Reichsmarschall.

Göring s-ar fi „schimonosit îngrozitor" și ar fi plecat brusc, fără să mai răspundă ceva.

Ei bine, noi ne-am făcut o părere despre această anecdotă : ea sună fals, cel puțin în ceea ce privește epilogul. Cel mai mărunt sergent-major are de istorisit o poveste în care „a închis gura" căpitanului și aproape toți casierii de bancă din lume au avut prilejul, cel puțin o dată în viața lor, de a-l împiedica pe directorul general să comită o greșeală ireparabilă ; acolo însă, în fața trupelor și a unui Göring dezlănțuit, e greu de crezut că Galland a încercat să-și ridiculizeze șeful.

De altfel, el nici nu pretinde acest lucru.

Ceilalți, care n-au spus nimic, îl afirmă.

S-ar spune că și meteorologia e potrivnică. Göring și-a convocat generalii la Karinhall la 19 august, iar Keith Park a lansat la aceeași dată „instrucțiunea nr. 4" ; la 20 august Churchill a rostit discursul său, iar la 21 Göring a efectuat inspecția sa fulger pe litoral. În tot timpul acestor zile, ca

și în acelea din 22 și 23, comunicatele anunțau : „timp în general noros".

Ploaia din august acordase un răgaz oamenilor, obosiți de atîtea lupte. În cinci zile aviația britanică a distrus treizeci și două de aparate germane și a pierdut unsprezece. La 22 august, Air Marshal Harris obținu, în cursul unei ședințe ținute la Ministerul Aerului, douăsprezece *Lysandere* pentru a organiza salvarea de pe mare a echipajelor doborîte.

În Franța, germanii își pregătesc ofensiva. *Messerschmitt*-urile *109* din *Luftflotte III* sînt puse sub comanda generalului Lörzer și incluse în *Luftflotte II*. Pas-de-Calais deveni o versiune modernă a faimosului pistol îndreptat spre inima Angliei.

Generalul Richthofen nota în jurnalul său, în urma diferitelor intervenții ale lui Göring :

„Trebuie să ne dublăm energia și să folosim alte metode împotriva Marii Britanii".

La 24 august, în sfîrșit, meteorologia anunță timp frumos și senin în sud.

Începea o fază hotărîtoare a bătăliei pentru Anglia. Din cauza atîtor instrucțiuni felurite emise și a luptelor îndîrjite, beligeranții uitaseră în cele din urmă pentru ce se băteau. Operația *Seelöwe* nu era pomenită în nici un raport. Totuși, despre ea era vorba. Reamintiți-vă : „Dați-mi numai cinci zile de timp frumos..." cerea Göring abia în urmă cu o lună. Acum le avea. Va distruge, în sfîrșit, R.A.F.-ul, permițînd astfel invadarea Marii Britanii ?

La Berlin, Halder și-a exprimat deja rezervele cele mai serioase cu privire la șansele de succes ale unei asemenea operații : „Resping categoric propunerile șefului de stat-major al marinei. Nu e vorba, așa cum sugerează dînsul, să debarcăm pe un front îngust... ar fi ca și cum am trece trupele prin mașina de tocat carne !"

Cu toate aceste rezerve, problema era simplă : germanii vor reuși oare să nimicească Royal Air Force într-un timp scurt, pentru a se putea avea în vedere o debarcare înainte de sfîrșitul verii ? În acest scop, trebuiau date, și numaidecît, lovituri decisive *Fighter Command*-ului și distruse aerodromurile sale din jurul Londrei. Numai astfel apara-

tele de vînătoare vor ieși la iveală și se va putea, în sfîrșit, „frînge gîtul aviației britanice".

Se părea, într-adevăr, că statul-major al Luftwaffe-ului nu avusese pînă atunci suficientă îndrăzneală. Grijuliu să-și apere bombardierele, dădúse vînătoarei, după cum ne amintim, consemne de prudență : faimosul „cîine în lanț" al lui Galland. În cealaltă tabără, Keith Park spusese, de altfel, în esență, următoarele piloților de pe *Spitfire :*

— Nu vă cer să doborîți *Messerschmitt*-uri *109*, ci să le izolați de *Heinkele* și de *Junkere*. Atunci *Hurricane*-le se vor putea ocupa de bombardiere.

Lupta aceasta între zgîrciți va costa foarte scump, iar distrugerile de pe sol vor fi îngrozitoare. Oricît ar fi fost de discutată tactica lui Park — Leigh-Mallory fiind partizanul ofensivei —, ea se explica totuși prin faptul că el era cel asediat. La prima vedere, tactica germanilor nu părea justificată. N-aveau oare ei nevoia imperioasă de a acționa *repede ?* Dacă invazia nu se producea pînă la finele lunii septembrie, condițiile meteorologice nefavorabile i-ar fi constrîns să o mai amîne cu șase luni. Pînă atunci cîte nu se puteau întîmpla ? S-ar fi putut ca Roosevelt să termine de pescuit țipari și exista riscul ca America să se trezească. Deci, dispunînd de o superioritate numerică incontestabilă, angajînd o partidă hotărîtoare pentru soarta ei, Germania ar fi putut căuta „lovitura decisivă". În acest joc, aparent lipsit de rațiune, ea putea fi cîștigătoare.

În realitate, lucrurile nu erau chiar atît de simple. E suficient să schimbi un singur element pentru a observa amploarea consecințelor. De pildă, dacă se hotărăște pătrunderea mai adîncă în teritoriul Marii Britanii și distrugerea cuibului de viespi pe care-l reprezintă acumularea de aerodromuri din jurul Londrei. Ar fi fost o abordare a miezului problemei. Inconvenientele ce ar fi decurs erau importante mai ales pentru *Messerschmitt 109*. A le trimite prea departe, împingîndu-le spre limita razei lor de acțiune, însemna a le face mai vulnerabile. În consecință, nu mai putea fi vorba de a dezorienta la ducere adversarul, prin schimbări de direcție ; trebuia zburat spre ținte. Iar în timpul încleștării, pilotul ar fi avut doi dușmani. *Spit*-ul și propriul lui carburant. Te lupți prost privind cu un ochi la

nivelul de benzină. Iar la reîntoarcere, dacă dog fight-ul a fost mai lung, nimeni nu te putea asigura că nu vei fi obligat să cobori pe dune sau pe mare. Lucrul acesta avea să se întîmple destul de des. Colonelul Viek cita cazul unei formaţii de două sute cincizeci de aparate de vînătoare, din care n-au putut reveni la baze decît optzeci. „Din pricina insuficienţei razei de acţiune a vînătoarei noastre — scrie Galland —, cîmpul de luptă aerian nu acoperea nici o zecime din suprafaţa insulelor britanice. În celelalte nouă zecimi, R.A.F.-ul putea deci, în toată liniştea, să construiască aparate, să formeze piloţi, să-şi constituie rezerve, pe care să le arunce la momentul oportun pe teatrul îngust al operaţiilor".

Tabloul situaţiei celor doi adversari era puţin simplificat, dar cu un fond de adevăr. La Bentley Priory, Dowding nu pierduse niciodată din vedere acest lucru.

În această lună hotărîtoare a lui august 1940, Anglia continua să rămînă o insulă.

Manston, cel făcut praf, primise lovitura de graţie.

Construcţiile îi erau distruse, liniile telefonice tăiate, pista semăna cu un peisaj lunar. Nu mai era decît o fantomă.

Ramsgate, aflat în vecinătate, fusese şi el pedepsit din pricina apropierii sale de aerodromul blestemat. Pe malul mării, un şir de vile, luate la rînd, sînt dărîmate ca nişte castele din cărţi de joc.

Fighter Command-ul şterge Manston-ul de pe lista bazelor sale. Cînd va fi reconstruit, nu va mai juca decît rolul de aerodrom de ajutor. Se zice că Churchill, aflînd ştirea, ar fi spus :

— Ruşinea de la Manston nu se va mai repeta niciodată.

North Weald.

Escadrila 151 de *Hurricane* decolă imediat ce se anunţă că o importantă formaţie inamică se îndrepta spre aerodrom.

În aer, lupta cu bombardierele este imposibilă. Avioanele *109* foiesc, şi împotriva lor *Hurricane*-le nu pot face faţă. În timp ce se băteau ca turbaţii, piloţii aruncară o privire spre aerodromul lor, unde *Dornier*-ele şi *Heinkel*-ele făceau ravagii. Totul era învăluit în fum, iar aerodromul nu mai era de recunoscut. „Partea din sud, unde se găseau hanga-

rele, şi-a schimbat complet aspectul. Nu mai rămăsese nimic din ea".

După ce lupta luă sfîrşit, controlul de la sol trimise un avertisment escadrilei, care se pregătea să aterizeze :

„Atenţie, în timpul aterizării, la cratere şi la bombele încă neexplodate !"

La Manston cel făcut praf, trei electricieni se încăpăţînau să repare cîteva din cele două sute patruzeci şi opt de circuite tăiate. Nu departe de ei, zăceau nişte bombe enorme pe jumătate îngropate. Ele puteau exploda în fiecare clipă. Cei trei oameni lucrau.

Nu voiau să ştie că Manston murise.

În cursul alarmelor de după-amiază se produse un eveniment fără precedent : pentru prima dată în istoria crichetului a fost întrerupt un meci. Sacrilegiul s-a produs pe stadionul din Lord's. La sunetul sirenelor, jucătorii au părăsit docil terenul, iar spectatorii i-au imitat cu regret. Unul singur rămase la locul lui. Înfăşurat într-o enormă mantie roşie, el stătea netulburat — ca şi Chelsea [1]. Nu se temea că „terenul se va prăbuşi între portiţe" şi nu voia cu nici un preţ să scape jocul lui *Scotch's Guards*, căci acum era rîndul lor să bată...

Chestiunea era gravă. Această partidă întreruptă dovedea că blestemaţii de nemţi puteau face chiar mai mult decît să invadeze Anglia, puteau să-i tulbure obiceiurile.

În timp ce la Londra, în Regent's Park, se desfăşura o reprezentaţie cu „Visul unei nopţi de vară", capitala cunoştea a unsprezecea, a douăsprezecea şi a treisprezecea alarmă aeriană.

Apoi, veni noaptea.

Ea mişuna de avioane.

O sută şaptezeci de bombardiere germane se îndreptau spre Northumberland, Kent şi Lancashire. Au fost aruncate bombe la Rochester şi Kingston, în imediata vecinătate a Londrei.

Şi mai rău însă. Piloţii inamici avînd ca obiective docurile petroliere de la Thameshaven, şi-au aruncat încărcătura

[1] Cartier al Londrei.

asupra City[2]-ului. Una dintre ele a atins St-Giles la Cripplegate, o alta a suflat statuia lui Milton şi a aruncat-o la picioarele piedestalului ei. De la raidurile efectuate de *Gotha*-uri în 1918, pămîntul Londrei se cutremura pentru prima oară sub exploziile bombelor.

Faptul ca atare este de minimă importanţă. Se pare într-adevăr că se datora unei greşeli de navigaţie şi că stricăciunile produse de bombardament erau neînsemnate. Cu toate acestea, consecinţele erau grave. În noaptea de 24 spre 25 august, germanii au depăşit o treaptă hotărîtoare în „escalada" pe care o întreprinseseră. Pînă atunci, *Luftflotte* nu primiseră autorizaţia să atace Londra. În cursul şedinţelor sale cu statul-major, Göring ceruse numai pregătirea unor raiduri asupra oraşelor Londra, Liverpool şi Glasgow. Nu dăduse încă „semnalul verde" pentru a fi dezlănţuite. Bombardierele au făcut oare un raport sincer al operaţiei executate de ele ? Ceea ce s-a aflat despre interogatoriile luate la revenirea din operaţiile de noapte lăsa să se presupună că ele au fost severe. Maiorul Horst Quednau, comandantul unui *Heinkel 111*, avîndu-şi baza mai întîi la Avord, apoi aproape de Rennes, şi membru al lui K.G. 27, raporta : „Am auzit echipaje spunînd : raidul a mers destul de bine, dar interogatoriul..."

Fiecare om a rămas aproape o jumătate de oră în faţa şefului de grup. Era singur cu el. Fu întrebat despre metodele de interceptare a duşmanului, despre fasciculele de raze ale reflectoarelor, despre comunicaţiile în fonie etc. Cea mai mare parte a discuţiei s-a purtat însă în legătură cu precizia şi eficacitatea bombardamentului în sine.

„Pe vremea aceea — mărturiseşte Horst Quednau — nu aveam voie să atacăm alte obiective decît cele militare".

Cum au scăpat în noaptea aceea echipajele care greşiseră ? Au putut răspunde la întrebările ce li s-au pus ?

„A nu fi în stare să o faci însemna să capeţi o sancţiune — afirma Horst Quednau. — Astfel, pentru a-şi salva «pielea», am văzut pe numeroşi aviatori făcînd rapoarte false, asupra cărora se înţeleseseră în prealabil cu toţii".

Cu alte cuvinte, Înaltul comandament al Luftwaffeului a ştiut oare în dimineaţa de 25 că Londra fusese bombar-

[2] Cartierul comercial din Londra.

dată cu totul fără voia lui ? Nu exista nici un dubiu că da. Un document german ne permite azi să facem dovada. Iată-l *in extenso* [3] :

„Maiorul Iosef Knoble își amintește foarte bine de telegrama lui Göring care sosise a doua zi dimineața, devreme, și era adresată tuturor grupurilor ce luptaseră în cursul nopții : Trebuie neapărat indicate echipajele care au aruncat bombe în perimetrul Londrei. Înaltul comandament al Luftwaffe-ului își asumă singur sarcina de a pedepsi pe comandanții respectivi și de a-i transfera la infanterie".

Birchman Newton.

La căderea nopții din 25 august.

Comandantul de escadrilă Oxley, în fruntea a optzeci și unu de *Hampden,* bombardiere bimotoare, se pregătește să decoleze. Pleca spre Berlin. Obiectivul oficial : uzinele Siemens-Halske.

Întîmplarea va fi povestită în amănunțime în ziarul „Times" din ziua de marți 27. Unul din piloții lui Oxley povesti raidul. Nu se arăta de loc stînjenit băiatul ; era chiar foarte britanic. Citindu-l, ai fi spus că începînd din septembrie 1939 se mergea la Berlin așa cum se merge la regatele de la Henley. În martie 1940, bombardierele au fost acolo de cinci ori. Povestitorul se găsea la a douăzeci și cincea călătorie a sa. Într-un fel, era un specialist al expresului Londra-Berlin !

„Pînă-n prezent ne-am mulțumit să aruncăm manifeste. Cînd am fost chemați la instructaj și am aflat că e vorba de Berlin, satisfacția a fost generală, cu toate că mai credeam că vom merge tot pentru aruncarea blestemaților alea de petice de hîrtie. În așteptarea plecării am îmbucat cîte ceva. Timpul era perfect : nori peste tot. Decolăm. Intrăm în straturile de vată și nu mai ieșim din ele. De-abia dacă am mai zărit solul la trei scurte intervale, prin cîte o spărtură de nori. Germanii, desigur, nu dormeau. Puteai crede că ne așteptau. Antiaeriana trăgea tare pe două treimi din parcurs. În două rînduri am fost nevoit să înclin mansa, cu lovituri de picior, pentru a evita obuzele.

[3] *Angriffshöhe* 4 000 (Cajus Bekker).

Deasupra Berlinului era un adevărat bîlci : peste tot reflectoare şi tunuri care lătrau ca nişte căţei. Ne-am învîrtit timp de o jumătate de oră pentru a găsi o gaură. În cele din urmă am găsit una. Nu prea mare lucru, o mică crăpătură în nori. Ne-am strecurat prin ea, înghesuindu-ne ca la uşa unei cîrciumi. Luna lumina un lac şi am văzut limpede joncţiunea străzii principale... un bulevard mare ca pe harta detaliată... Lacul, încrucişarea... ajunsesem".

Oxley era mult mai puţin categoric. A coborît pînă la 1 500 de metri fără a putea repera obiectivul. Nici la două sute de metri nu se putea vedea ceva. Apoi povestitorul pune lucrurile la punct :

„Eram plin de zel, dar nu pînă într-atît. Fireşte că m-aş fi putut întoarce cu bombele la mine, *dar am preferat să le arunc asupra Berlinului*".

Am subliniat fraza intenţionat. Dacă Berlinul a fost bombardat în noaptea aceea pentru prima dată, fără a se ataca vreun obiectiv militar, aceasta s-a întîmplat pentru că obiectivul n-a putut fi reperat, iar comandantul escadrilei (lucru de înţeles) nu voia să se întoarcă acasă plin de bombe. De altfel, mai multe aparate care nu se descotorosiseră de încărcătura lor vor dispărea la întoarcere în Marea Mînecii şi nu vor mai fi regăsite. Nimic nu ne poate împiedica să ne gîndim că, în ajun, cele cîteva bombardiere rătăcite deasupra Londrei, au avut şi ele acelaşi reflex cînd s-au uşurat de bombele lor. Dacă aşa stăteau lucrurile, cele două capitale aflate în război care nu fuseseră violate pînă atunci au fost bombardate în interval de douăzeci şi patru de ore din lipsa unei soluţii mai bune. Iată de ce oamenii de stat pot elabora oricîte planuri subtile, pot ţine îndelung în cumpănă pacea şi războiul şi să fie totuşi în neputinţă de a dicta evenimentele atîta vreme cît îi lasă pe militari să se joace cu chibriturile.

Pilotul chestionat de „Times" îşi continuă povestirea :

„Se trăgea de peste tot ! Ne-am adunat minţile şi am făcut un mic ocol atît cît să ne putem plasa pe axa obiectivului. Apoi am aruncat bombele. Antiaeriana trăgea de zor şi ne-au scuturat al dracului în timp ce luam din nou înălţime. Ajunşi sus, am întors capul şi am mai apucat să vedem un imens incendiu... norii pe care i-am străbătut îl

transformau într-un foc de artificii. Apoi n-am mai zărit nimic".

Oxley a avut neplăceri la întoarcere. În apropierea coastelor engleze l-a lăsat unul dintre motoare. Continuă să zboare cu al doilea, care se blocă la rîndul lui. Din fericire, comandantul escadrilei se afla deasupra Leaconfield-ului. A aterizat acolo în zbor planat. Prima persoană pe care a văzut-o fu controlorul, care-l înjură pentru că nu-şi condusese *Hampden*-ul pînă la hangar. Cum respectivul era un polonez cumsecade cu un accent îngrozitor, explicaţia nu dădu nici un rezultat. Exasperat că nu-l putea face să priceapă că amîndouă motoarele lui erau defecte, Oxley îi strigă :

— Dacă vrei să-l duci pînă acolo, descurcă-te singur. Eu sînt absolut incapabil.

Apoi îi întoarse spatele.

Mai trebuia să-şi facă raportul şi cădea de somn.

Se ridicau zorile lui 26 august 1940.

Nimic nu mai putea fi schimbat.

Londra a fost bombardată fără rost la 24 august, iar Berlinul la 25...

Aceste două raiduri ineficace vor precipita lucrurile.

Churchill a ordonat oare raidul din 25 ca represalii pentru cel din 24 ? „Times" din 28 august pretindea contrarul, dar ne aflam în război, şi grija de a-ţi face simţit dreptul prevala asupra dragostei de adevăr. „R.A.F.-ul a atacat obiective militare precise şi stabilite cu multă vreme înainte". Se pare totuşi că Churchill s-a purtat ca un jucător. Un bombardament asupra Londrei, chiar accidental, nu era providenţial pentru el ? Nu corespundea oare dorinţei sale atunci cînd la Chequers striga cu pumnul ridicat spre cer :

— Nu mai sosesc odată !

Marea Britanie nu putea cîştiga singură acest război. Churchill ştia acest lucru. Dorea din răsputeri să-i împingă şi pe americani. Fusese dislocată statuia lui Milton ? Înainte ca ea să fi fost pusă la loc pe soclu trebuiau aruncate trei bombe asupra Berlinului. Un incident poate fi transformat într-un eveniment, iar o stîngăcie a adversarului — într-un act politic. Primul ministru ordonă raidul împotriva avizului unanim al statului-major al R.A.F.-ului.

Orgoliul german părea sincer lezat. N-a afirmat o Göring într-o zi : „Dacă un singur bombardier englez ajunge la Berlin, sînt întru totul de acord să mi se sp Meier !“ ?

Nu există nici o îndoială că un stupid raid du aproape fără importanţă, datorită întîmplării şi fatalită va determina pe germani să se înverşuneze împotriva o. şelor, să dărîme în mod inutil case, în timp ce singura l şansă de a cîştiga bătălia pentru Anglia ar fi fost con nuarea efortului lor necruţător împotriva aerodromuril a uzinelor de aviaţie şi a R.A.F.-ului însuşi...

Dar aceasta este o altă poveste.

XI

LUPTE CIINEȘTI

„Apăsînd pe un buton, dezlănțui infernul!", exclamă René Mouchotte, care se așeza pentru prima oară la comenzile unui *Hurricane*.

În după-amiaza zilei de 26 august, cele douăsprezece *Hurricane* ale escadrilei 85 au interceptat, nu departe de Eastchurch, o formație de cincisprezece *Dornier*. Bombardierele erau protejate de treizeci de *Messerschmitt*-uri *109*, care le vegheau de la înălțimea de 10 000 de picioare. Potrivit ordinelor primite, *Hurricane*-le se reped asupra *Dornier*-elor și doboară trei, din care unul s-a desfăcut bucată cu bucată în timpul căderii. Pilotul îl redresă totuși și reuși să aterizeze în mod uluitor într-un cîmp. La luptă au participat Townsend, Hemingway și alți cîțiva.

După această frumoasă lovitură, Hemingway se hotărî să se ridice mai sus, ca să atace *Messerschmitt*-uri. Dar o pățì. O rafală îi găuri carlinga, îi perforă motorul, care curînd se înroși ca para. Hemingway începuse să fie obișnuit cu de-al de astea. Își desfăcu hamurile care-l legau de scaun, debranșă țeava de oxigen și dădu la o parte cupola carlingii. El, cel puțin, era sigur că nu i se va contesta dreptul de a intra în *Caterpillar Club*. Pentru a treia oară (de două ori în opt zile) se arunca peste bordul avionului.

Atîrnat de parașută, avu timp să se uite la camuflajul *Dornier*-elor și să-și dea seama că nu mai era același. Su-

prafaţa inferioară a aripilor era de un albastru ca cerul, afară de unul, probabil o pasăre de noapte, care nu avusese timp să-şi schimbe toaleta şi era încă negru de funingine. Capul liniei ; ajunsese. Hemingway se bălăcea într-o baltă aproape de Pitsea. Revenit pe aerodrom, notă flegmatic în jurnalul său de bord :

„26 august. Doborît în flăcări de un *Me 109*".

Ghinionist *Hurricane* nr. 3 966 ! Hemingway îl căpătase abia în urmă cu două zile !

„Spre sfîrşitul lunii august — scrie pilotul Johnny Johnson —, pe cînd mă aflam la antrenament la Hawarden am fost convocat la biroul subofiţerilor şi mi s-a dat ordinul să plec la escadrila 19 la Duxford, în apropiere de Cambridge".

Johnson avea „în totul" 205 ore de zbor. Fusese folosit în ultimul timp, împreună cu mai mulţi alţii, la experimentarea *Spit*-urilor echipate cu două tunuri, în loc de cele opt mitraliere tradiţionale. Era o metodă ca oricare alta de a face faţă *Messerschmitt*-urilor *109* înarmate de la caz la caz cu mitraliere sau cu un tun. Nu arătase Beppo Schmid, în „Studiul său albastru", că avioanele de vînătoare engleze erau inferioare *Messerschmitt*-urilor *109* „prin faptul că nu erau încă înarmate cu tunuri" ? În orice caz, rezultatele păreau dezastruoase, şi *Fighter Command*-ul renunţase provizoriu la încercări.

Johnson zburase douăzeci şi trei de ore pe *Spitfire*. „Prima dată cînd am pilotat un *Spit* — povestea el — mi-a rămas adînc întipărită în memorie !... M-am urcat în carlingă şi, fiind destul de voinic, am avut impresia că sînt strivit de strîmtoarea lui. Cînd m-am aşezat pe paraşută, braţele-mi atîrnau greoaie de o parte şi de cealaltă a carlingii.

— Nu-i puţin cam îngust la umeri pentru mine ?

— Ai să te obişnuieşti repede, a replicat instructorul. Este surprinzător cît de mic poţi deveni atunci cînd ai în coadă pe una din acele brute cu botul galben ! Vei vedea cum ai să ţii atunci capul ascuns ! Şi ai să ai şi gîtul înţepenit tot privind înapoi. Dacă nu, multă vreme nu rezişti !"

Johnson sosi deci la Duxford, adică la extremitatea sudică a sectorului ce ţinea de grupul 12, aproape de linia unde începe sectorul 11. Acolo aterizează adesea patrule ale es-

cadrilei 242, staționată mai la nord, la Coltishall. Majoritatea piloților din 242 sînt canadieni și au în fruntea lor pe wing-commander Douglas Bader. Dacă în urmă cu nouă ani acesta și-a pierdut ambele picioare la bordul unui *Bristol* „Bulldog", el și-a păstrat în schimb întreaga autoritate. Își exprima păreri categorice despre valoarea tactică a celor mai multe dintre avioanele de vînătoare. Una din „marotele" lui era ideea de a înlocui formația în VIC (V-ul clasic), printr-o *pereche,* o formație de două avioane zburînd unul lîngă altul cu un ușor decalaj între ele. Avionul din frunte se ocupa de descoperirea inamicului, iar celălalt de acoperirea comandantului lui. Aceste *perechi* erau ca verigile unui lănțișor. Puteau fi înșirate la rînd ori cîte voiai. Germanii adoptaseră această formație la îndemnul lui Mölders, asul așilor lor. Ei o foloseau simultan cu obișnuitul lor *Kette.* În decursul luptelor, poziția aparatelor a evoluat, iar regulile au devenit mai elastice. Unele escadrile operează alternativ cu patru secțiuni de trei sau cu trei secțiuni de patru. În acest ultim caz, scrie Johnson, „cele trei secțiuni semănau cu trei șerpi contorsionați". Păcătoasă poziție pentru „numărul 4", „Charlie capul cozii", care era de cele mai multe ori un pilot tînăr și atît de obsedat de grija de a nu-și părăsi comandantul, încît nu mai avea timp să privească înapoi. Uneori era executat de o rafală neașteptată ; nici n-apuca să vadă avionul venind spre el.

La primul său zbor cu Bader, Johnson se afla la locul nr. 3. Se zbura încă în secțiuni de patru. „În fața mea zbura Cocky și wing commander-ul. În spatele meu, în poziția puțin de invidiat de «Charlie capul cozii» zbura Nip".

Johnson își reținu cu greu un strigăt : acolo, chiar înainte, nici măcar la o sută de picioare mai sus, zburau trei *Messerschmitt*-uri *109 !* Era prea frumos ! Ele goneau în același sens cu *Spitfire*-le și nu le-au zărit. Johnson ar fi trebuit să-și ia un timp de gîndire. Escadrila 145 zbura la o înălțime mai mare ; trebuia anunțată. De unde se afla aceasta, *Messerschmitt*-urile *109* constituiau o țintă perfectă. Dar Johnson nu se mai putea stăpîni. Prestigiul lui Bader era mare, iar dorința de a lupta imensă. Îl chemă pe comandantul său. Dar în loc să-l informeze, îi strigă să se ferească :

— Atenție, *Dogsbody* [1] !

Dar ce se întîmpla ? În fața lui formația se risipea cu iuțeală !

„I-am văzut plonjînd, răsucindu-se și răspîndindu-se în toate părțile". Johnson își dădu seama de greșeala comisă lansînd un semnal de pericol imediat — întocmai ca și cum din spate niște *Messerschmitt 109* s-ar fi năpustit asupra lor. Cînd au revenit în *dispersal,* nu prea se simțea la largul lui. Bader afișa figura lui de zile proaste :

— Închide ușa, Billie !, ordonă el.

Cineva o împinse. Doamne, ce cald era ! Cămașa se lipea de piele, iar combinezonul de zbor cîntărea o tonă.

— Acum aș vrea să știu care e cretinul care a strigat „Atenție" ?

— Eu sînt.

Bader înghiți noduri.

— Bun, zise el. Ați putea avea extrema amabilitate să ne spuneți la ce trebuia să fim atenți ?

Johnson se bîlbîi :

—Ei bine, sir, trei *109* zburau la cîteva sute de picioare mai sus.

— Trei *109 !*

Wing commander-ul repetă fraza. O savură cu cruzime. Fără îndoială, în clipa aceea se gîndea că, dacă scîrbele alea de *huni* i-au văzut, au putut să creadă despre ei că muriseră de frică ! Se forță să fie calm :

— Cu țipetele dumitale de fată violată ne-ai făcut să credem că cel puțin cincizeci din brutele alea se lipiseră de coada noastră !

După ce deplînse ratarea celor trei ținte ușoare, mai lipsea să-i spună :

— Mă întreb dacă pentru isprava dumitale de adineaori nu ți se cuvine ceva în genul Crucii de fier. Sînt piloți germani care au primit-o pentru mai puțin decît atît...

„Începînd de atunci — povestește Johnny Johnson — cuvîntul «Atenție !» n-a mai fost folosit niciodată. În cazuri urgente se striga : „Break port, blue section" sau „Break

[1] Numele de cod al lui Douglas Bader, bazat pe inițialele numelui și pronumelui său.

port, Ken“ [2], căci Bader prefera să se folosească pronumele aviatorilor. În toate celelalte cazuri, aparatele dușmane trebuiau să fie anunțate după codul de orologiu : „Dogsbody de la roșu 2 — șase 109 la orele două — aproximativ 2 000 de iarzi“.

Părăsind *dispersalul* pe cele două picioare de lemn ale lui, Bader îi făcu cu ochiul lui Johnson și-i adresă o strîmbătură încurajatoare. Asta le punea capac la toate.

„Niciodată n-am uitat lecția aceea“, mărturisește Johnson.

Războiul începea să miroasă a moarte.

Începuse să circule pe ascuns zvonuri îngrozitoare. Se spunea că niște cadavre germane purtînd arsuri oribile erau aruncate de mare pe plajă. La Paris se ajunsese să se afirme că locuitorii imobilelor de pe bulevardul Friedland, de pe strada Faubourg Saint-Honoré și de pe strada Beaujon nu mai puteau dormi noaptea, atît de sfîșietoare erau strigătele răniților internați la spitalul Beaujon. Dacă dădeai crezare amatorilor de senzații tari, ar fi avut loc o încercare de debarcare pe coastele engleze... Respinsă cu pierderi grele, ea ar fi făcut Marea Mînecii „albă de cadavre“.

Nu iese fum fără foc.

În realitate, englezii au procedat pe coasta de nord a Solent-ului la unele experiențe spectaculoase. Au vărsat în mare cantități enorme de petrol și au incendiat apoi stratul plutitor cu rachete făcute pe bază de sodă și petrol. Flăcările s-au ridicat la o înălțime de mai mulți metri, depășind falezele. Jos, apa începuse să fiarbă. Iată, fără îndoială, originea acelor viziuni apocaliptice.

„Noi n-am făcut absolut nimic — scrie Winston Churchill — pentru a dezminți aceste scorneli care au fost mult răspîndite în țările ocupate într-o formă foarte exagerată, producînd o mare satisfacție populațiilor năpăstuite“.

La Uxbridge, Keith Park nu se mai putea calma. Era furios așa cum poate fi un ofițer superior britanic, adică cu o infinită demnitate. Totul era împotriva lui, și în primul

[2] „Degajează la stînga, secțiune albastră“ sau „Degajează la stînga, Ken“ (în limba engleză).

rînd topografia. Sectorul pe care-l controla era cel mai expus din toată Marea Britanie ; era literalmente un „pămînt supus invaziei". Prin jocul delimitărilor geografice ale diferitelor grupuri aparţinînd de *Fighter Command*, aproape toată greutatea ofensivei inamice trebuia s-o suporte el. Iar dacă — aşa cum făcuse experienţa în ajun, în timpul raidului asupra Debden-ului — putea conta pe grupul 10 pentru a fi sprijinit, nu găsea, în schimb, acelaşi spirit de colaborare la grupul 12. Iată de ce se plîngea. Era sigur că împărtăşea starea de spirit a piloţilor din grupul 12, care turbau fiind nevoiţi să rămînă în cuib, în timp ce în sud ar putea fi jucate partide atît de frumoase. Ca rezultat al acestui respect abuziv pentru frontierele celuilalt, se număra, printre alte lovituri grele, şi nimicirea aerodromului Manston cel făcut praf. De acum încolo, obosit de a cere în zadar ajutor colegului său de la nord, Park se va adresa cînd va avea nevoie direct la Bentley Priory.

Oficial era o ruptură între doi comandanţi de sectoare din lipsă de coordonare. În realitate însă, între Keith Park şi Leigh-Mallory se produsese o schismă. Nimic nu era mai grav în timpul operaţiilor decît o divergenţă totală de concepţii. Pentru a simplifica datele problemei, să spunem că Park era, înainte de orice, defensiv, iar Mallory, înainte de orice, ofensiv. Park era Pétain din timpul marelui război, iar Mallory — Mangin. Întrucît amîndoi erau convinşi că au dreptate — şi cum aveau amîndoi dreptate, pentru că reprezentau împreună întreaga strategie —, nici unul din ei nu va ceda vreodată. Din întîmplare, teoria lui Leigh-Mallory l-a convins pe Air Vice Marshal-ul Sholto Douglas, şef adjunct al statului-major, iar încăpăţînarea lui Park a sfîrşit după încheierea bătăliei, prin a-l costa comanda grupului 11. La 27 august 1940 ne aflam deocamdată în faţa unei noi instrucţiuni dictate la Uxbridge pe un ton mai tăios decît aceea din 19. Într-o săptămînă, cu ajutorul experienţei, poziţiile deveniseră mai rigide.

La ce duceau în practică cele două teorii ? Să încercăm să analizăm cu obiectivitate. Primul lor rezultat era paradoxal. Park voia să opereze cu formaţii uşoare, ceea ce ducea la angajarea luptei de îndată ce escadrilele ajungeau la înălţimea şi locul voit. Susţinea atît de mult aceste intervenţii

prompte, încît cerea comandanţilor de escadrile ca atunci cînd strigau acel „Tallyho !", să-l însoţească de precizări spuse în grabă şi fără prea multă ortodoxie. De pildă :

— Ticăloşii sînt cel puţin două duzini. Sînt avioane *109*. Se află la 12 000 de picioare. Trei mile est de Hornchurch...

Pentru *Ops'room,* indicaţiile erau preţioase. Ele permiteau o intervenţie mai rapidă şi mai bună. Iar Park, defensivul, era pentru acţiunea imediată.

Leigh-Mallory, ofensivul, înţelegea să se bată, dar numai dispunînd de forţe. În acest scop, el prefera să nu se grăbească. Una după alta, escadrilele luau înălţime, se întîlneau, se îmbinau — dacă era nevoie, în afara zonei ameninţate —, iar atunci cînd erau numeroase şi sudate, se aruncau la atac împotriva „Walhallei". Bader era întrucîtva inspiratorul acestei metode. În ideea lui propusese înmănuncherea a trei escadrile, şi anume 242 împreună cu 19 şi 310 luate de la Duxford. În total treizeci şi şase de aparate, care ar constitui, după el, o armă în acelaşi timp suplă şi puternică. Mallory visa să realizeze experienţa Bader pe o scară vastă. S-ar putea da astfel două sau trei mari lovituri Luftwaffe-ului înainte ca acesta să aibă timp să-şi exploateze avantajul.

Înălţarea pe loc pentru a da cîteva lovituri şi a fugi în altă parte, evitînd pe măsura posibilului funestele *109*, sau concentrarea pentru a lovi mai tare, dar mai tîrziu — aceasta era alternativa. Ca şef al grupului 11, permanent hărţuit, Park dădea fuga la foc cu un şir de găleţi. Responsabil al grupului 12, relativ mai cruţat, Mallory era partizanul mobilizării tuturor pompelor de incendiu. Între timp, riscul era ca focul să distrugă tot sau ca incendiatorii să plece înapoi nepedepsiţi.

În localurile publice în care se întîlneau, piloţii celor două grupuri exprimau această divergenţă, luîndu-se reciproc peste picior :

— Nu cumva eraţi voi ?, întrebau cu un aer nevinovat cei din grupul 12 pe vecinii lor de la sud..., cele patru avioane nenorocite pe care ni s-a părut că le zărim în mijlocul uriaşei formaţii germane ?

Cei din grupul 11 replicau pe acelaşi ton :

— Noi sîntem însă siguri că voi eraţi acea minunată armadă aeriană, aripă lîngă aripă, în lumina asfinţitului.

Era un spectacol măreț. Sîntem cu atît mai siguri că eraţi voi cu cît, în momentul sosirii voastre, cerul era pustiu. Nemţii plecaseră de multă vreme.

Keith ? Mallory ?

Dowding ştia că trebuie să împace şi capra şi varza. El însuşi avea un caracter dintr-o bucată. De ce n-ar aprecia acelaşi lucru la comandanţii lui de grupuri ?

În cursul zilelor de 24, 25 şi 26 august, R.A.F.-ul a repurtat nouăzeci şi nouă de victorii, pierzînd cu acest prilej şaizeci şi nouă de aparate. Scorul începea să fie strîns. Ministrul aerului a interzis o mare expoziţie de avioane germane doborîte ; se temea de pericolul prezentat de o mare aglomeraţie. Se vor limita deci la organizarea de mici expoziţii în diferite regiuni ale ţării.

Strîngătorii de hamei lucrau cu măştile de gaze lîngă ei. Totuşi, la sfîrşitul fiecărui raport, R.A.F.-ul din Kenley preciza : „Nu au fost folosite gaze toxice".

Lordul Beaverbrook îşi continua campania pentru intensificarea producţiei aeronautice. Îi mulţumi guvernatorului Maltei, generalul Dobbre, care i-a trimis 6 000 de lire sterline, totalul unei subscripţii iniţiate pe insulă, cu următoarele cuvinte : „Acum avem datoria sfîntă de a construi în uzinele noastre un avion de vînătoare puternic, capabil să combată şi să nimicească pe agresorii fortăreţei noastre !"

După tigăi şi şanuri, după oase, ministrul cerea acum *„aur pentru Spitfire" !* Curînd se putea citi la mica publicitate : „Vindeţi aurul dv. şi donaţi banii respectivi fondului local pentru *Spitfire*. Contribuiţi la obţinerea victoriei. Încredinţaţi-ne bijuteriile nefolosite : diamantele, pietrele preţioase, argintul şi argintăria. Vi le vom plăti cu cele mai bune preţuri".

Publicităţii făcute proprietăţilor de la ţară „în vederea evacuării" i se adăugase de cîteva zile şi menţiunea : „pivniţe minunat construite, putînd servi foarte bine de adăpost antiaerian". „Cimentul topit Lafarge" din Londra, strada High Holborn nr. 246—302, W.C. 1, se oferă să repare imediat stricăciunile suferite de căile de comunicaţie, lucrările de apărare, uzinele şi serviciile publice.

Războiul şi cortegiul lui de neplăceri începea cu încetul să se instaleze în viaţa cotidiană a Angliei. Raţia de unt a

fost redusă, se înmulțeau apelurile pentru Crucea Roșie ; în „Times" coloana de decese era în creștere. „Conflictul acesta — scria ziarul — este mai mult decît o grea încercare pentru armata noastră ; el este un test de caracter pentru poporul nostru. Ultimul test, care opune curajul, rezistența și spiritul de sacrificiu al unei națiuni libere despotismului și dictaturii dușmanului ei".

În parlament, un deputat s-a ridicat și a declarat :

— Să admitem, gentlemen, că un arhanghel ar veni să bată la ușa cabinetului de război britanic pentru a-i anunța : „Undeva, în Marea Britanie, se află un om roșcat care riscă să provoace un mare rău națiunii... Atunci, gentlemen, cred că ar fi de datoria cabinetului de război să interneze imediat pe toți oamenii cu părul roșu din regat...

Constrîngerea războiului apăsa uneori în mod ciudat asupra cetățenilor. Vă amintiți că, pe la jumătatea lunii iunie, guvernul interzisese tragerea clopotelor bisericilor. La Burton on Trent, după două luni de tăcere, Michael Dooley, un irlandez de treizeci și șase de ani, nu s-a mai putut abține. Într-o vineri s-a dus la biserica Sf. Paul, s-a urcat în clopotniță și a tras clopotele din toate puterile. S-a dat alarmă în satele vecine, s-au zăvorît porțile la localurile publice, s-a iscat zarvă. Dooley își recunoscu vina. Voia să mai audă din nou sunetul clopotelor. Fu condamnat la trei luni de închisoare.

După anunțurile făcînd reclamă monumentelor funerare și crematoriului, mica publicitate oferea ocazii interesante de bulbi de lalele și de narcise galbene. La Richmond se inaugura chenzina de crichet.

La 27 august, Deacon Elliott din escadrila 72 nota că escadrila 79 părăsea Acklington pentru a pleca la Biggin Hill. Făcea schimb cu 32. „Era o escadrilă frumoasă — scrie el. — Cei mai mulți dintre piloții săi erau decorați. Sub ordinele comandantului de escadrilă Mike Crossley, mai bine cunoscut sub numele de *Asul Roșu*, ea totaliza douăzeci și două de victorii confirmate".

La escadrila 54 din Rochford, Alan Deere asistă la sosirea unui nou comandant. Se numea Don Finlay. Era fostul finalist olimpic la cursa de 110 metri garduri. Se părea că e ceva „mișcare" în sînul escadrilelor.

La 28 august, pe Marea Mînecii vremea era frumoasă, dar răcoroasă. În cursul nopții a fost bombardat Portsmouth. Era neîndoielnic că se dădea curs instrucțiunilor lui Göring de a se trimite cam în toate direcțiile mici formații sau avioane izolate, care, furișîndu-se prin întuneric, folosind norii, să izbutească în acțiunea lor de răufăcători. Plutonierul Wromsky, un veteran al Lufthansei, care făcuse serviciu la Croydon, se reangajase și servea ca navigator pe un *Heinkel 111* din *Kampfgeschwader 55*. Își găsea o justificare : „La fiecare ieșire de-a mea, un milion de oameni se duc în adăposturi".

Asta depindea de sistemul de alarmă, care continua să fie foarte discutat în Marea Britanie. El comporta trei faze : *alarma galbenă,* dată de *Fighter Command* tuturor regiunilor peste care puteau eventual zbura bombardierele, *alarma violetă,* nocturnă, urmată de aceleași efecte, plus stingerea luminilor, încă vizibile în docuri, uzine și noduri de cale ferată, și, în sfîrșit, *alarma roșie,* care declanșa sirenele. În marea lor majoritate, englezii mormăiau. Oamenii din *Observer Corps,* din exces de conștiință profesională, aveau tendința de a fi prea zeloși. Nu mai lipsea decît să telefoneze direct la Bentley Priory de fiecare dată cînd se deplasa un roi de albine. Dilema era mereu aceeași : să anunți destul de devreme și în consecință să deranjezi o populație foarte numeroasă sau să alarmezi în ultimul moment, expunînd unor mari riscuri un număr mic de oameni.

În ziua aceea de 28 august, Winston Churchill se afla la Dover. În picioare pe metereze, urmărea luptele prin binoclu. De cealaltă parte a canalului, Fink, din autobuzul lui, își lansase escadrilele. Va fi o zi faimoasă !

Galland făcea parte din expediție. Cu *Messerschmitt*-urile sale *109* escorta un grup de *Heinkele.* La bazele germane începuseră să se facă auzite nemulțumiri. La ce bun să fi cîștigat bătălia pentru Franța, să te găsești la două ore cu mașina de Paris și să nu poți alerga după fete ? O alternanță între un *Spit* și o blondă ar fi un spectacol frumos. *Verboten*[3] ! Consemnați pe aerodromurile lor, supuși unui antrenament condus de ofițeri din armata de uscat, piloții

[3] Interzis (în limba germană).

fac glume şi se înconjoară de o adevărată adunătură hămesită de cîini vagabonzi, care se ţineau tot timpul instrucţiei după ei. Galland rîdea probabil pe sub mustăţi. Îi înţelegea pe mînji. La vîrsta lor ar fi făcut şi el la fel. Cu trabucul în gură se căţără în carlinga lui.

„Dă-mi mîna ta, frumoasa ta mînă albă,
Căci ne ducem să învingem Anglia..."

Traversă Marea Mînecii scrutînd cerul cu ochii. Geamul era aburit. Un timp ciudat pentru 28 august. Soarele era însă pe firmament şi-şi revărsa razele pe mare, colorînd-o într-un albastru profund, aproape opac. Deodată, sub *Heinkele*, Galland reperă o flotilă de avioane neobişnuite. O clipă se întrebă dacă nu cumva erau *Stuka*. Nu, erau *Defiant*-urile escadrilei 264, care fusese mutată recent la Hornchurch. Cealaltă escadrilă de *Defiant*, nr. 141, rămăsese la Prestwick, în grupul 13.

Defiant-ul este un bombardier cu un singur motor, două locuri şi aripile joase. Este echipat cu o turelă de patru tunuri plasată în spatele carlingii. Tocmai aceste turele erau îndreptate, de jos, spre *Heinkele*.

Galland, plonjă. Ca nişte cîini asupra ciozvîrtei, *Messerschmitt*-urile *109* l-au urmat. A fost un adevărat masacru. Unul din *Defiant*-uri se desfăcu în bucăţele ca un joc de cuburi. O pălălaie strălucitoare, cu cele două aripi smulse, el spintecă cerul ca un paloş înroşit. Un altul fu doborît, iar alte patru avariate trebuiră să se întoarcă la bazele lor.

Spit-urile din al 79-lea se şi găseau acolo. Sosiţi în ajun de la Acklington, piloţii n-au avut însă timp să guste din farmecele banchetului de la Biggin Hill şi iată-i trimişi de-a dreptul în horă. După ce risipiră nenorocitele de *Defiant*-uri, lupii lui Galland s-au năpustit asupra lor. În vremea aceasta, bombardierele se înverşunau asupra Eastchurch-ului.

*

* *

O altă formaţie compusă din douăzeci de *Dornier* se îndreptă spre Rochford. Din nou au fost trimise *Defiant*-urile, însă în jurul aerodromului, escadrilele de vînătoare erau numeroase. Escadrila 54 dădea tîrcoale pe acolo. Don Finlay participase la două acţiuni. Proaspăt promovat, scăpase ca

prin minune din prima, dar la a doua a fost pus cu umerii la pămînt. Se întîmplă adesea aşa. Primele zile trec cel mai greu. Apoi, înveţi trucurile, pielea se tăbăceşte, devii vicios. Ca să ţi se facă felul trebuie să cazi chiar peste un afurisit sau să ai ghinion. Finlay nu mai avu însă acest prilej. De sus, Colin Gray îl zări într-un cîmp, în picioare, făcînd semne mari cu braţele. Se întoarse liniştit, crezînd că comandantul escadrilei nu fusese atins. Dar nu era aşa. Finlay va trebui să rămînă multe săptămîni la spital înainte de a primi o nouă repartizare la escadrila 41, cu baza tot la Hornchurch.

În acest timp, Rochford era bombardat. Pagubele erau minime ; cratere pe aerodrom. Alan Deere ateriză fericit că putea să facă o vizită băieţilor din escadrila 65, după ce aceştia primiseră o grea lovitură. Acolo află el cîte şi mai cîte. Ofiţerul sanitar de la Hornchurch, care venea să facă una din vizitele sale obişnuite, picase la Rochford în plin circ. Zărind un *Dornier* în stare jalnică pe aerodrom, s-a apropiat şi a scos din el cu mare greutate pilotul mai mult mort decît viu. De-abia îl lungise pe iarbă şi se întoarse. Ceea ce văzu îl băgă în răcori. În spatele cupolei turelei desluşi o siluetă şi văzu mişcîndu-se ţeava armei. Ţeava se îndreptă spre el, apoi se opri. Simţi că îl trec fiorii. Pentru ca germanul să nu se poată înşela asupra intenţiilor lui se aplecă ostentativ asupra rănitului. Cînd se ridică, ţeava era tot aţintită asupra lui. Atunci sări la adăpostul uneia din aripi şi de acolo, lipit de fuzelaj, înaintă pînă la turelă. În sfîrşit răsuflă uşurat. Mitraliorul nu mai avea cartuşe, ultima bandă era goală. Îl luase la ochi cu o armă inofensivă.

În timp ce Alan Deere, între două zboruri, asculta această stranie poveste, Morris din escadrila 79 plecase din nou cu două avioane deasupra Mării Mînecii. Au întîlnit şi atacat un *Heinkel 59* purtînd nişte cruci roşii foarte aparente şi în două mişcări l-au doborît. La întoarcere, Morris era neliniştit ; trebuia oare să procedeze aşa ? I se dădură asigurări şi lui şi colegului său. Era normal [4].

Morris nu ştia că săvîrşise frumoasa lui ispravă în ochii lui Winston Churchill.

[4] Aceeaşi aventură i se întîmplase lui Alan Deere şi escadrilei 54 la 11 iulie.

După ce inspectase falezele de la Dover, primul ministru vizită Manston cel făcut praf. Urmat de suită, el înainta printre dărîmături. Peste tot gropi, toate acoperite cu praf de var. Oamenii păşesc în tăcere.

Terenul era presărat cu mici fanioane galbene ; ele indicau spaţiile pe unde nu se putea trece. „De departe — remarcă Alan Deere — puteai să-l asemuieşti cu un cîmp uriaş de mazăre galbenă". Să fie oare superstiţie ? Dorinţa de a nu ceda în faţa inamicului ? Primul ministru, ministrul aerului, careva de la *Fighter Command*, cineva dintre ei, sau poate nici unul, a hotărît ca escadrila 54, staţionată acum la Hornchurch, să decoleze zilnic spre aerodromul blestemat ? Chiar după terminarea războiului nu se va putea afla nimic. Piloţii proaspăt sosiţi trebuiau să facă uneori două sau trei viraje la mică înălţime pentru a găsi un petic de teren pe care să aterizeze. Manston îşi trăia astfel viaţa lui artificială.

Deasupra, cerul albastru era brăzdat de dîre albe provenite din condensare : bătălia continua.

Alan Deere se înalţă pentru a treia oară. Trecu în fruntea lui 54. Era pe la sfîrşitul după-amiezii. Se semnalau trei importante formaţii de vînătoare inamice deasupra Kentului şi a estuarului Tamisei, la o înălţime de 8 000 de metri. Omul cu fularul pepit era preocupat. Escadrila lui era bună de dat la fiare vechi : Finlay doborît şi numai patru piloţi rămaşi capabili să conducă o secţiune. Iar adineauri, incidentul acela cu Jack Coleman...

Da, „Al"[5] a vrut să-i ofere o şansă. Îl remarcase în cursul cîtorva acţiuni. Cu puţină practică, Coleman ar fi putut să devină un bun şef de secţiune. Îl convocă pentru a-i anunţa ştirea. Decepţie ! Băiatul părea copleşit :

— Aş prefera să nu zbor azi, „Al"...

— De ce ?

— Nu mă simt de loc bine.

— Cum asta „de loc" ? Dacă vrei să spui că de multă vreme ar fi trebuit să stai la odihnă în loc să participi la patru sau cinci misiuni pe zi, trebuie să-ţi spun că sîntem

[5] Diminutiv al numelui Alan.

cu toţii în aceeaşi situaţie, dragul meu ! Atunci, fără multă vorbă : vei comanda o secţiune la primul zbor.

Coleman se stăpîni. Răspunse pe un ton mai curînd tăios :

— Dacă o luaţi aşa...

Acum, în carlinga sa, Deere se întreba dacă, datorită surmenajului, Coleman nu va deveni un nou Dennis. „Dennis" era un nume de cod folosit de Deere. Aşa îi numea el pe unii dintre sergenţii săi ai căror nervi cedau într-un moment foarte critic. Escadrila ataca o formaţie de *Stuka* cînd interveniră *Messerschmitt*-urile *109*. Un *Spit* fu văzut îndreptîndu-se spre aerodromul lui. Era „Dennis". Fugea în toiul luptei. Vă reamintiţi, era în ziua de 25 iulie, ziua faimosului convoi *C.W.9*, ziua în care fusese ucis Wonky. Dacă „Dennis", galbenul, n-ar fi dat bir cu fugiţii, Wonky s-ar fi aflat încă acolo, la popotă, făcînd o mutră acră laolaltă cu ceilalţi, dar ar fi fost acolo... Nimeni nu mai avea puterea să zîmbească la masă. Era escadrila cu chipul trist. Gribble îşi pierduse buna dispoziţie, Colin Gray avea obrajii supţi, ceilalţi erau ca nişte arătări, iar Deere, slăbit, avea mai multe zbîrcituri decît puteau încăpea pe frunte.

Dar să revenim la „Dennis" ; la întoarcere fu scărmănat şi i se ceru să-şi explice comportarea. El pretinse că motorul îi jucase renghiul. După verificare se constată însă că acesta mergea foarte bine. Omul era cel care nu mergea. Toţi îl priveau, iar el nu prea se simţea la largul lui. Se hotărî să i se dea prilejul unei reabilitări şi să fie transferat într-o altă escadrilă. Tocmai cu acest „Dennis" nu voia un pilot din escadrila 45 să se ridice din nou în aer [6].

Deere se gîndi la „Dennis" şi la Coleman, însă nu prea multă vreme ! *Messerschmitt*-urile *109* se iviseră ! Tot sectorul vuia de ele. Deasupra lui Herne Bay, nr. 56 din North Weald era şi el în plină conversaţie cu ele ! Adevăraţi tovarăşi de joacă ! „Al" se şi afla în coada unuia dintre ei. Se pregătea să tragă cînd văzu un *Spit* repezindu-se spre el de foarte sus şi plasîndu-se în propria lui coadă.

— Vezi, se gîndea el în masca lui, vine să-mi dea o mînă de ajutor !

[6] Vezi p. 122.

Tocmai bine, căci în față *bastarzii* erau trei ! O să-i facem să joace o frumoasă figură de cadril ! Totul se petrecu atît de repede, încît Deere nici n-avu timp să reacționeze. Fu învăluit într-o serie de explozii. Avionul se legăna. Deere întoarse capul, văzu cum *Spitfire*-ul își termina rafala asupra lui, cum degajează și dispare. Agățat de manșă, „Al" încerca să mențină aparatul în linie de zbor, însă gloanțele tăiaseră cablurile comenzilor, iar aripa stîngă și fuzelajul erau ciuruite de schije. Cu neputință să continue lupta. În față, ajutate de intervenția miraculoasă a acestui aliat neprevăzut, avioanele *109* au dispărut. Să fi fost o eroare ? Dacă Deere ar putea pune mîna pe imbecilul care a făcut asta ! Furios, „Al" înțelese că nu putea salva vechiul său *Spit*. Era și el bun de fiare vechi. Nu putea fi vorba nici de a-l întoarce pe spate, era infirm — un avion cîrpăcit. Atunci îl înclină numai puțin, făcu să lunece capacul carlingii, se liberă din centuri și hop, iată-l legănîndu-se la zece mii de picioare deasupra Kent-ului...

Vremea era frumoasă. Dedesubt, vegetația era bogată, calmă. Amintea de fructe coapte și de serile lungi de vară. Deere înțelese deodată ce anume îi evocase această imagine : șoseaua națională Canterbury—Gillingham, care tăia de-a dreptul prin cîmpii. Pentru el acesta era drumul fericirii. Se mai gîndea și la Noua Zeelandă, de unde venise ca să ia parte la această scîrnăvie de *dog fight*, de luptă cîinească. Văzînd că pămîntul se apropia, începu să acționeze cablurile parașutei. Evită clădirea unei ferme și ateriză în mijlocul unui prun stufos. Nu lipsiră nici zgîrieturile păcătoase și foarte neplăcute. Se afla încă în vîrful pomului pe care-l ciopîrțise teribil, cînd o voce hotărîtă îi dădu ordin să nu facă vreo mișcare. Își coborî privirea. Înaintea vocii se afla o țeavă de pușcă. Iar în urma ei, un fermier din Kent, care-și manipula flinta cu competența omului convins că se află în punctul strategic ideal și că se găsește de partea cea bună a țevii. De altfel, destul de furios.

Deere nu era speriat, dar în răstimpul unei clipe își spuse : „Dacă nenorocitul ăsta de fermier are să se înșele asupra accentului meu neo-zeelandez ?" În sfîrșit îi strigă că e englez.

— Ei şi, replică vocea din spatele puştii, sînteţi atît de sigur că n-aveaţi ceva mai bun de făcut decît să veniţi să-mi prăpădiţi cel mai frumos prun ?

Pe carnetul său de zbor, Hemingway însemna :
„*dog fight* cu *20 Me 109*".
Apoi, în aceeaşi zi :
„*dog fight* cu *3 Me 109*".

Sublocotenentul Townsend a lovit un *109*, care a trebuit să execute o aterizare forţată. Pilotul a fost luat prizonier.

La Lewes, la nord-est de Brighton, a aterizat pe hipodrom un aparat german în bună stare. Cum a nimerit aici ? Mister... Este un *Gotha 145*, un avion-şcoală.

Merită să fie văzută mutra tînărului pilot. E uluit. Însărcinat să transporte curierul aviatorilor staţionaţi la Jersey şi la Guernesey, trebuia să aterizeze la Strasbourg. Şi acum iată-l pe un cîmp de curse britanice înconjurat de voluntarii din *Home Guard*, destul de mîndri de prada lor.

Supărătoare eroare de parcurs !

Interpreţii de la *British Intelligence* vor avea la dispoziţie încă în seara aceasta lecturi interesante.

Treabă, nu glumă, pentru Bill Coope !

Deere sosi din nou pe aerodrom.

Fostul comandant de escadrilă, căruia i se spunea „Prof", se întorsese. El îi propuse cu un gest cavaleresc lui Alan să păstreze comanda escadrilei pe care şi-o asumase în absenţa lui Finlay. Neozeelandezul refuză.

„Prof" îl mai informă apoi că Coleman se afla în spital, doborît la pat de o malarie, pe care a dus-o pe picioare mai multe zile.

O umbră se aşternu pe obrazul aspru al lui Alan. Fusese gata să trimită la moarte un om curajos. Apoi, surîse la gîndul că Jack Coleman nu era un „Dennis" ! Asta era esenţialul ! Cîteva săptămîni de spital şi apoi vom avea un bun camarad.

În noaptea de 28 spre 29 august, pilotul Alan Wright din escadrila 92, aflat la comenzile *Spitfire*-ului său, a doborît un *Heinkel*.

Era o adevărată performanţă.

Un singur pilot reuşise ceva şi mai grozav înscriind la activul său două asemenea isprăvi în aceeaşi noapte.

După această minune, numele lui se afla pe toate buzele. Devenise „papă" al vînătorii de noapte.

I se spunea „Sailor", marinarul.

E vorba de comandantul de grup A. G. Malan.

XII

UN WEEK-END NENOROCIT

În acest sfîrşit de august 1940, recunoaşterile aeriene efectuate de Royal Air Force aduceau fotografii îngrijorătoare. La Kiel şi la Emden au fost reperate importante concentrări de vase comerciale, iar printre acestea un mare număr de şlepuri potrivite pentru operaţii de debarcare. Apoi, au mai fost descoperite şi altele la Ostende şi Terneuzen.

La 29 august *Luftflotte II* execută o ieşire de marc anvergură cu 564 de *Messerschmitt*-uri *109* şi 159 de *Messerschmitt*-uri *110*. O adevărată amestecătură de boturi galbene, roşii şi portocalii care se duc să adulmece urma *Spitfire*-lor. Keith Park îşi înalţă vînătorii crezînd că toată această lume aleasă protejează nişte bombardiere. Dar nu, *Messerschmitt*-urile au ieşit singure la plimbare, ca burlacii. Au ordin să angajeze lupta. „Vînătoare liberă deasupra Angliei". E vechiul lor vis. Dar vulpoii din grupul 11, odată ajunşi în aer, se încruntă. Prada nu se află acolo. Au ordinul să distrugă bombardiere, nu să se lase distruşi de *109*. Cu foarte rare excepţii ocolesc lupta. Strecurîndu-se printre averse, sărind de la senin la ploaie, refuză *dog fight*-ul. Ceilalţi se încăpăţînează. Se risipesc. Aruncă sfidări. Rafalele schimbate sună ca nişte replici şi apoi, foarte repede dau fuga la adăpost.

Rezultatul meciului pentru tabelele de afişaj ale vînzătorilor de ziare : englezii îi bat pe germani cu şaptesprezece la nouă.

Alan Deere ateriză la Hornchurch venind de la Rochford. Aici găsi un musafir : un pilot german de bombardier doborît în ajun sau în dimineaţa aceea şi care se ţinea ţanţoş. Era un ofiţer brun, mic de statură, încălţat cu cizme de zbor. Fuma una din acele ţigări proaste, imitîndu-le pe cele turceşti, despre care francezii aflaţi sub ocupaţie spuneau că „sînt din fîn". Nu se supără că e privit ca o fiară sălbatică, drăguţul de el ! Ochii lui păreau să spună : „Daţi-i drumul, uitaţi-vă cît vreţi la mine, curînd va veni rîndul meu !"

Un pilot al escadrilei servea de interpret. Ceea ce relata el din declaraţiile prizonierului provoca uimire. Pentru vînători, unul de pe bombardiere de orice naţionalitate ar fi este considerat un salahor, un aruncător de bombe, un şofer de autobuz. Acesta însă depăşea orice limite. Înfundat în scaunul lui, declara :

— Hitler va fi la Londra peste cincisprezece zile.

Văzînd că fraza lui produsese un oarecare efect, mai adăugă şi altele. Arătînd spre trusa lui de zbor, preciză :

— De aceea am considerat că nu trebuie să iau cu mine decît trusa mea de toaletă.

Din partea pilotului german nu era, fără îndoială, o simplă glumă. Cu toate dificultăţile întîmpinate, în statele-majore se continuă totuşi operaţia *Seelöwe*. Debarcarea este prevăzută pentru finele lunii septembrie, adică în 21 sau în 27. Deoarece Raeder ceruse zece zile timp pentru a-şi pregăti flota, bătălia pentru Anglia trebuia deci să fie cîştigată între 11 şi 17. Luftwaffe nu mai dispunea decît de două săptămîni. Obiectivul îi era să distrugă pavăza de aerodromuri din jurul capitalei engleze, care apoi trebuia să devină „cea mai mare ţintă din lume".

În dimineaţa zilei de 30 august, pe Marea Mînecii vremea era senină. Jocul de-a pisica cu şoarecele începuse. Atacurile asupra unor vase în estuarul Tamisei şi alte cîteva operaţii izolate aveau menirea de a masca lovitura principală. Spre mulţumirea atacatorilor, au apărut nori. Ei formează

un strat gros la înălțimea de două mii de metri și ascund *Observer Corps*-ului concentrarea unui număr de o sută de aparate deasupra strîmtorii Calais. Atunci cînd sînt reperate, *Fighter Command*-ul trimite împotriva lor șaisprezece escadrile.

Alexander McKee [1] relatează ce i s-a întîmplat atunci lui Teddy Morris din escadrila 79. După afirmația lui, Morris se afla la bordul unui *Hurricane* și comanda o patrulă de șase aparate de același tip. Basil Collier, în lucrarea sa „The Defence of the United Kingdon", pe care englezii o consideră drept o „Biblie" în privința istoriei celui de-al doilea război mondial, afirmă că 79, staționată la Acklington și apoi la Biggin Hill, era echipată cu *Spitfire*. Dar fie că era echipată cu *Hurricane*, fie cu *Spit*, Morris s-a repezit într-un grup de *Heinkele*. Trecu prin el și dădu de un al doilea.

„N-am văzut decît o pată mare cenușie — povestește el — și am simțit o lovitură formidabilă în aripa mea dreaptă. Am intrat imediat într-o vrilă infernală".

Morris se pomeni foarte repede suspendat de parașuta lui și, ridicînd capul, văzu încă alte trei umbrele deschise pe cer : ocupanții *Heinkel*-ului pe care-l izbise putuseră și ei să sară din avionul lor, care ardea.

— Iată-l pe ticălos, strigă la aterizare un țăran înarmat cu o furcă. Era însoțit de încă unul care ținea în mînă o pușcă de vînătoare.

„M-am grăbit — urmă Morris — să le ofer cel mai frumos repertoriu elizabetan al meu pentru a-i face să înțeleagă că le eram prieten".

Recunoaștere. Efuziune. Îmbrățișări ale unei bătrîne fermiere. Dejun copios. Morris se întoarse la Biggin Hill „pentru al doilea atac al zilei".

Primul a scuturat teribil aerodromul, care, din fericire, a rămas utilizabil. Următorul atac german se împrăștie. Avioanele au atacat Shoreham, Kenley, Tangmere și din nou Biggin Hill. Altele au făcut curățenie pe la șase sau șapte stații de radar de pe coastă.

[1] „Bătălia Mînecii, bătălia pentru Anglia" (Editura Arthaud) este cea mai pasionantă carte, tradusă în franceză, care a fost scrisă despre bătălie. Recomandăm călduros lectura ei *(n. a.)*.

Petrecerea continua. Biggin Hill, între altele, ciocneşte a treia oară un păhărel în aceeaşi zi. Detling e în flăcări. Luftwaffe dădea astfel lovituri năpraznice în scutul de aerodromuri al marii capitale engleze.

La orele şase seara, vreo zece răpitoare zburau la nivelul valurilor în estuarul Tamisei. Fără îndoială că se duceau să-şi scuipe bombele asupra unor vase. Dar nu, virează brusc şi gonesc într-o cursă nebună, foarte jos, peste cîmpii. Se îndreaptă spre Biggin Hill. Asta-i curată demolare în serie.

Popota, unde piloţii şi locuiesc, este o clădire din cărămizi roşii, foarte cochetă, îngropată în verdeaţă. În perioada aceea, faţada era complet învăluită în viţă sălbatică. În spate, o terasă da spre un parc, care cobora în trepte spre cîmpie. Mai tîrziu se va instala aici o piscină. Şoseaua desparte casa de aerodrom. Clădirea n-a fost lovită, dar zidurile ei se cutremură.

Pe cealaltă parte a şoselei, totul se prăbuşeşte : atelierele, parcul auto, magaziile, cazărmile lungi în cărămidă, un hangar cu gigantice uşi glisante, locuinţa fetelor din W.A.A.F.S... Nu mai era nici apă, nici gaz, nici electricitate şi nici telefon. Peste tot numai ruine şi pîrjol. Pierderi : treizeci şi nouă de morţi şi douăzeci şi şase de răniţi. În timp ce se scoteau cadavrele de sub dărîmături se şi făceau eforturi de a degaja, de a repara. Biggin Hill îşi ducea mai departe existenţa.

Mai mult chiar, primea şi întăriri.

„Eram ocupaţi cu conducerea prin acele locuri a piloţilor din 32 — scrie Deacon Elliott — cînd telefonul sună în biroul directorului sălii de dans de la Acklington, unde eram primiţi.

— Ordin către toţi piloţii din 72 să se reîntoarcă imediat la aerodrom. Pregătirea pentru a pleca mîine dimineaţă la Biggin Hill !

Leigh-Mallory, comandantul grupului 12, ateriza la ora cinci la Coltishael. Venea să felicite pe piloţii escadrilei 242, care doborîseră douăsprezece avioane germane în cursul zilei (numai Mac Knight doborîse trei).

Bader înainta pe picioarele lui de proteză. Cucerise două victorii.

— Sînt sigur, sir, că am fi putut doborî mult mai multe dacă am fi fost mai numeroşi. N-am putea fi lăsaţi să decolăm toţi deodată ?

— Mărturisesc că e o idee ispititoare, admise Leigh-Mallory. Daţi-mi timp să mă gîndesc.

În aer, un bilanţ trist : douăzeci şi cinci de avioane engleze doborîte, faţă de treizeci şi şase germane.

Nisipul curgea în clepsidră.

La 31 august, pe vreme frumoasă, cincizeci de baloane au luat foc la Dover. *Messerschmitt*-urile *109* le-au tocat cu rafale de mitralieră, şi pachidermii puteau fi văzuţi cum se prăvălesc unul după altul, fleşcăiţi, incandescenţi. Unele erau prinse pe apă, iar altele pe uscat. Nu mai rămăsese nici unul.

Jocul acesta distrugător era totodată un semnal.

North Weald, Duxford şi Debden sînt bombardate de *Dorniere*, escortate de aparate de vînătoare. *Spitfire*-le din escadrila 19 se înălţară pentru interceptare. J. B. Coward angajă lupta. Se bătea chiar deasupra locuinţei lui şi găsea asta „exaltant". Lovit de o rafală, cu piciorul aproape smuls din gambă, fu nevoit să sară cu paraşuta. În momentul saltului, piciorul rănit se lovi de carlingă. Durerea a fost crîncenă. Scrîşnind din dinţi, Coward aruncă o privire spre picior : sîngele curgea în valuri, iar gravitaţia făcea ca restul corpului să preceadă piciorul în căzătură. Pilotul vedea cum sîngele se scurgea literalmente din el. Dîndu-şi seama că va pierde tot sîngele înainte de a atinge pămîntul, reuşi, cu tot frigul care-i îngheţa degetele, să ia de sub cască sîrma de la radio şi s-o înfăşoare strîns în jurul pulpei.

Aterizarea a fost violentă. Coward voia să evite piciorului lui cu rana deschisă orice contact cu pămîntul. Căzu rău pe sol. El de asemenea era aşteptat cu o furcă.

Teddy Morris din escadrila 79 a fost doborît de un *109* pe cînd voia să dea lovitura decisivă unui *Dornier*. Reuşi, cu toate că picioarele îi erau ciuruite de schije, să ajungă la Biggin Hill şi să aterizeze pe burtă.

Jagdgruppe[2] I/IG 52 a căpitanului von Eschwege își continua drumul spre Eastchurch.

Între timp, escadrila 72, care a decolat de la Acklington, se îndrepta spre sud. O călătorie paradisiacă. Pe harta *Fighter Command*-ului datată iulie 1940 există trei pete mici negre situate toate în jumătatea nordică a Marii Britanii, între Edinburgh și Leeds. S-ar părea că reprezintă trei zăcăminte de cărbuni, însă sînt acele „un-observed areas", regiuni necontrolate, cele trei insulițe ale regatului unde, în principiu, aveai dreptul să dormi liniștit. Nu departe de acolo se găsește Catterick, unde piloții sînt trimiși la odihnă, sau mai bine zis erau înainte ca evenimentele să se fi precipitat. Gribble își lăsase micuța lui W.A.A.F.S. la Catterick.

Escadrila se opri la Bicester, în Oxfordshire, pentru a face plinul. „Comandantul bazei — scria Deacon Elliott — a fost, ca și «party»-ul pe care l-a organizat, pur și simplu extraordinar. Băuturile, fructele, mîncarea, servite prin grija atentă a soțiilor, toate acestea sub soarele strălucitor al începutului după-amiezei de sîmbătă 31 august 1940..."

Hunii se iviseră iar. Vreo sută de avioane trec coasta la Dungeness, satul englez care a văzut, cu siguranță, zburînd deasupra lui cel mai mare număr de aparate în cursul acestei bătălii. „Walhalla" se desparte în două : unele o iau spre nord-vest, altele, KG2 al colonelului Fink, își continuă drumul drept spre nord.

Primul val se îndreaptă spre Croydon și Biggin Hill.

„Am aterizat la Biggin Hill la ora 15,30 — scrie Deacon Elliott. — În timp ce soseam, escadrila 610, sau ceea ce mai rămăsese din ea, decola. Păreau al dracului de grăbiți și nu vom întîrzia să aflăm motivul. De-abia făcusem din nou plinul că ni s-a și ordonat să fim «gata de decolare», iar peste cîteva minute ne aflam în aer. Se auzeau deja primele explozii. Am văzut arzînd cel puțin două aparate, iar peste tot vedeai cratere..."

La Croydon, douăsprezece bombe au distrus un hangar și au avariat cîteva clădiri. În cursul unei scurte lupte, *Hurricane*-le din escadrila 85 au doborît două *Messerschmitt*-uri *109* și un *110*, dar și dintre ele s-au prăbușit

[2] Grupul de vînătoare.

două. Peter Townsend a fost rănit. Hemingway, care a decolat de trei ori în ziua aceea, se ciocni de două ori cu o formație importantă (numită și *Balbo,* după numele generalului italian). În timpul primei ieșiri trase asupra unui *109* și, după fumul care ieșea din el, a crezut că trebuie să-l înscrie pe lista lui. În jurnalul lui de bord menționă :

„31 august — *dog fight* cu *Balbo.* Un *Me 109* posibil".

La rîndul lui, subofițerul Allards continuă seria isprăvilor care vor face din el steaua escadrilei. A pocnit un *Dornier 17,* un *Dornier 215* și un *Messerschmitt,* dar n-a mai avut timp să vadă ce a mai urmat.

Cînd piloții escadrilei 72 au aterizat din nou la Biggin Hill au constatat amploarea stricăciunilor. Totul fusese distrus încă de raidul din ajun. Acum se știa că cea mai mare parte a victimelor erau fete din W.A.A.F.S. Punctul de comandă fusese făcut fărîme, iar comandantul de grup Grice rănit. Azi s-au înregistrat alți șapte morți. Legăturile telefonice erau tăiate. S-au instalat linii de campanie. Aerodromul vecin, Kenley, neputînd lua contact cu Biggin Hill, cerea de urgență indicativul de apel al escadrilelor 72 și 79, pentru a intra în legătură cu ele. Centrul lui *Observer Corps* de la Bromley, căruia i se adresase Kenley, nu mai avea legătura cu aerodromul. Trebui să se recurgă la o ștafetă.

„Dar cel mai uluitor lucru din toate acestea — scrie Deacon Elliott — era lipsa oricărei panici. Fiecare făcea tot ceea ce putea pentru ca avioanele să poată zbura. Craterele erau repede astupate, hrana era distribuită chiar în *dispersal,* pentru a se evita pierderea de timp cu drumul dus și întors pînă la popotă."

Mărturisește însă :

„Biggin Hill a fost grav lovit, starea lui fiind dintre cele mai proaste".

Pentru botezul focului care a avut loc la Biggin Hill, escadrila 72 a distrus trei aparate inamice și a avariat alte două. Willie Wilcox a fost ucis. Comandantul escadrilei Collins s-a prăvălit cu avionul între doi copaci și o căpiță de fîn. „Cu toate că a fost tare zguduit — notează Deacon Elliott —, el a revenit pentru a continua". Smith a fost doborît cu o rană teribilă. O schijă de obuz i-a străbătut ceafa, a atins în treacăt coloana vertebrală și i-a ieșit prin

urechea stîngă. Era deplînsă și dispariția lui Desmond Sheen, însă peste puțin se va afla că a putut ateriza în altă parte.

Oamenii lui Fink au ajuns deasupra Hornchurch-ului. Toată lumea de acolo a fost surprinsă. „Pînă atunci — scrie Allan Deere —, dimineața fusese amenințător de calmă, mai ales cu cerul acela albastru deasupra capetelor noastre". După prînz, *scramble !* Piloții escadrilei 54 aleargă la aparatele lor și le duc pînă la punctul de decolare. Aici primesc un contraordin. Aceasta s-a întîmplat, fără îndoială, în momentul cînd formația germană s-a despărțit în două. S-a crezut că ea se va îndrepta toată spre Croydon și Biggin Hill. Aparatele au fost deci aduse din nou la adăpostul *dispersalului*, și motoarele oprite.

Richard Hillary, care și-a petrecut în aer ziua din ajun, se răsuci în patul său. Îl irita zgomotul. Îi era somn, și dimineața îi aparținea. Din fericire, motoarele au amuțit. Se ridică, se îmbrăcă și ieși. „Aerul supraîncălzit — scrie el — înconjura cu un nimb deformant toate obiectele". Șoferul de pe camionul escadrilei se oferi să-l ducă pînă la popotă, dar el refuză. Cu toate că era împotriva regulamentului, avea chef să străbată aerodromul pe jos...

Scramble ! „În cîteva secunde — povestește Allan Deere — iată din nou înșirate cele douăsprezece aparate, gata de decolare. Vocea controlorului era aproape isterică :

— Repede ! Cît puteți de repede ! Dușmanul e aici !"

Hillary îl auzi și el pe controlor. El însă nu-i găsea vocea isterică, dar era singurul. Alexander McKee vorbește de un „controlor înnebunit". Hillary, care era excepțional de calm, își amintește de „vocea întotdeauna impasibilă a controlorului". Fără îndoială că ea influența diferit asupra nervilor, după cum erai actor sau numai martor al acțiunii. Ridică ochii.

„I-am văzut. O duzină de insecte mari strălucind în soare, venind drept spre noi..."

„Al" Deere își plasase *Spit*-ul cu fața spre direcția vîntului. Acceleră puternic pentru a decola, cînd observă că nr. 2, sergentul Davies, îi tăia drumul.

— Să fie al dracului, *Red 2*, întinde-o !

Două secunde de ezitare. Atît a fost de ajuns. Cînd comandantul se năpusti ca să-i ajungă din urmă pe ceilalți

căzu prima bombă. „Șuierul ei m-a făcut să-mi vîr instinctiv capul între umeri", spune Hillary. „Gata, m-a nimerit !", se gîndea „Al". După aceea nu-și mai amintește decît de un lucru : tîrît de un teribil curent de aer, primi în obraz „valuri de pămînt".

„Cu coada ochiului — povestește Hillary — am zărit cele trei *Spitfire*. Timp de o clipă au zburat în formație strînsă la aproximativ șase metri înălțime ; în clipa următoare s-au îndepărtat brusc unele de celelalte, ca și cum ar fi fost catapultate. Aparatul din frunte se răsuci pe dos și brăzdă pista cu un îngrozitor zgomot de tablă sfîșiată..."

Era „Al" Deere, care, legat de scaunul său, cu casca secerînd iarba, cu tot sîngele în cap, era ciuruit de pietriș în *Spit*-ul lui răsturnat. În cele din urmă, scormonind pămîntul, avionul se opri cu un trosnet sinistru.

„Numărul 2 — urmează Hillary — se lovi cu aripa și pivotă în jurul elicei, în timp ce aparatul din stînga era aruncat, fără aripi, într-un cîmp vecin".

Spectacolul îi inspiră lui Hillary una dintre acele reflecții stupide pe care apoi, după un timp, le crezi de neînchipuit. Ele sînt însă adevăratele instantanee ale catastrofelor. Se gîndise : „A fost cel mai scurt zbor pe care l-am văzut vreodată !"

Chiar în clipa aceea fu ridicat și el de la pămînt, înghiți o gură enormă de pămînt, și cînd își veni în fire auzi cum un camarad îi urla din ușa adăpostului :

— Dar fugi odată, imbecilule, fugi odată !

Cît despre Deere, el se afla într-un întuneric aproape total. În jur, bombele explodau. Puțin îi păsa lui de bombe ! Îl înspăimînta însă ceea ce mirosea. Un miros de benzină, la început subtil, apoi cuprinzător, persistent, dominînd totul. Privi în jurul lui : se scălda în carburant. Cea mai mică scînteie și gata pîrjolul.

— „Al" ! „Al" ! ești viu ?

Doamne, cît de bună putea fi o voce prietenoasă, venită de nu știu unde, dar apropiată, frățească, aspră — o voce omenească ! Era Eric Edsall, numărul 3 al secțiunii.

— Da, dar de abia mă mai țin ! Pentru numele lui dumnezeu, scoate-mă la iuțeală de aici !

Trebuiră să se chinuiască amîndoi, unul împingînd și celălalt trăgînd. Deere a crezut o clipă că nu va reuși să

scapc din hamul paraşutei. Iar mirosul stăruia, devenind din ce în ce mai persistent. În clipele acelea, benzina mirosea a moarte. În sfîrşit, gata, a ieşit prin orificiul acela mic ; aer proaspăt, viaţa...

— Repede, să ne scăpăm de paraşute !, şopti Edsall. Cu Maë West astea ale noastre sîntem nişte ţinte minunate pentru ticăloşii ăştia !

Era într-o stare proastă, bietul băiat ! Lovit la picior, fusese nevoit să se tîrască pentru a ajunge la *Spit*-ul lui Alan. Acum, agăţat de gîtul lui, sărea într-un picior printre pîlniile de bombe. Ajunseră împreună la infirmerie ; dar şi ea ciocnise un păhărel. De bine, de rău, se dădeau îngrijiri aviatorilor, care stăteau la coadă să fie pansaţi. Deere îl încredinţă pe numărul 3 unor mîini pricepute şi se aruncă pe pat. Era sfîrşit. Prefera să aştepte acolo pe medic. Toată oboseala ultimelor zile îl doborî pe loc. E sătul, sătul pînă peste cap !

Hillary, ieşind din adăpostul în care se refugiase, văzu *Spitfire*-ul lui acoperit de o ploaie de nisip şi pietriş.

— Vă rog să spuneţi sergentului Ross să-mi trimită o echipă de revizie, ceru el.

Camaradul care-l însoţea arătă spre un camion de pe aerodrom „aplecat grotesc pe o parte", al cărui acoperiş zburase la o distanţă de douăzeci de metri :

— Probabil că sergentul Ross nu va mai face niciodată o revizie, răspunse el.

Ross era şoferul care cu mai puţin de un sfert de oră înainte îi propusese lui Hillary să se urce pe banchetă lîngă el.

Deere, întins pe pat, începea să-şi simtă rănile. Avea fruntea numai carne vie deasupra tîmplei drepte ; pe obraz îi erau încrustate o mulţime de pietricele. Totul îl ustura. Capul îi era greu, gîtul înţepenit îl împiedica să-l întoarcă. Se simţea prins, înţepenit, transformat în statuie. Din cauza furiei, a dezgustului, a epuizării ? Nu mai ştia. Porcăria dracului de război !

Aterizînd, Colin Gray zări *Spit*-ul lui Alan făcut bucăţi. Murmură :

— Sărmanul de „Al", aici i-a fost sfîrşitul !

Era căutat Davies, numărul 2. Aparatul lui era frînt în două, dincolo de gardul aerodromului. Aşa i se păruse lui

Hillary că a văzut, dar nici cea mai mică urmă de pilot. Este căutat, se scormonește printre sfărîmături. Degeaba. S-ar spune că s-a volatilizat.

Pe înserate se ivește cu paraşuta sub braţ. Aruncat cu carlingă cu tot în rîul Ingerbourne, a scăpat cu bine de acolo, dar s-a învîrtit vreo două mile în jurul împrejmuirii aerodromului pînă a găsit un loc de trecere.

După ce au fost luaţi cei patru morţi din camion, răniţii pansaţi, craterele astupate şi bombele neexplodate garnisite cu cîte un steguleţ galben, au respirat puţin. „Trecuse de ora şase — povesteşte Hillary. — Ne-am aşezat să jucăm pocher, şi eu cîştigam. Ne-am înţeles că vom întrerupe jocul la ora şapte dacă nu vom fi trimişi în misiune înainte".

La 6,55 *scramble !*

— Escadrila 603, decolaţi şi mergeţi la baza de patrule ! Veţi primi instrucţiuni în zbor.

Cele douăsprezece avioane s-au adunat deasupra aerodromului în patru secţiuni de cîte trei. Hillary ocupa nr. 2 din secţiunea *Blue*. Se ridicară pînă la 4 500 de metri şi luară direcţia spre 110, conform instrucţiunilor primite. Zburau fără îndoială în întîmpinarea unor *Ju 88* şi a unor *Messerschmitt*-uri *110* încărcate cu bombe, care veneau din nou spre Hornchurch. Continuau să se înalţe, formaţia inamică fiind semnalată pe la vreo 7 500 de metri.

„In aceeaşi clipă — povesteşte Hillary — i-am auzit pe nemţi cum discutau cu însufleţire. Întîmplarea era destul de frecventă şi de fiecare dată ni se părea că erau chiar cu noi, deşi, de cele mai multe ori, ei erau încă destul de departe. Am trecut pe emisie şi am strigat : *«Halt's maul !»* («Ţineţi-vă gurile !»), precum şi toate înjurăturile din vocabularul meu german. Spre marea mea bucurie, îl auzii pe unul dintre ei răspunzîndu-mi : «Porcilor de englezi, lăsaţi că vă învăţăm noi cum să vorbiţi cu nemţii !»"

În timp ce în aer se declanşa o nouă bătălie, la sol, Deere, tot în stare proastă, primea vizita lui Gribble.

— Numai să te salut şi plec, spuse George. Poate vrei să afli totuşi povestea mea cu vaca ?

— Ce să faci tu cu o vacă ? S-o mulgi dimineaţa devreme şi să dai lapte proaspăt băieţilor ?

— Nu ghiceşti de loc, răspunse George. E o chestie care ni s-a întîmplat lui Norwell şi mie. Urmăream un *109*

deasupra Essex-ului şi trăgeam în el de cîte ori ne permiteau copacii. Deoarece traversam o pajişte unde păşteau nişte vaci, crezui că sînt în unghiul bun şi i-am trimis o salvă. O vacă însă a încasat totul. A sărit douăzeci de picioare de la pămînt, ca şi cum i s-ar fi aprins o rachetă sub coadă. Pariez că atunci cînd fermierul a descoperit-o moartă, cu cele patru copite în aer, mai avea încă pe bot o expresie de uimire!

„Al" ieşi din toropeala lui, mişcă cu greutate gîtul şi conchise:

— Dacă înţeleg bine, ai intenţia să ceri omologarea? O vacă nimicită în luptă n-ar sta rău în jurnalul tău de bord!

Hillary ateriză cu 603. „În seara aceea se dădea un concert la bază — scrie el —, dar, fiindcă trebuia să mă trezesc la cinci dimineaţa pentru a fi în alarmă în zori, am cinat la iuţeală, am băut două pahare de bere şi m-am dus la culcare destul de mulţumit de ziua mea".

Această sîmbătă 31 august a fost pentru *Fighter Command* cea mai ucigătoare din tot cursul bătăliei pentru Anglia. S-au pierdut treizeci şi nouă de aparate, iar paisprezece piloţi au fost ucişi. Luftwaffe avea patruzeci şi unu de aparate doborîte.

Dacă ne amintim că disproporţia forţelor ce se-nfruntau era cel puţin de ordinul unul la patru, este de înţeles de ce această primă zi a „week-end-ului nenorocit" trebuia însemnată cu o piatră neagră.

XIII

MAREA COTITURĂ

În noaptea de 31 august spre 1 septembrie, Liverpool-ul a fost supus celui de-al patrulea bombardament consecutiv. *Heinkel*-ul în care se găsea subofiţerul Wronsky, veteranul din *Lufthansa* de la Croydon, a fost lovit la dus, în clipa cînd a ajuns deasupra coastelor engleze. Execută o mişcare de întoarcere şi se duse să se prăbuşească în Franţa.

În dimineaţa zilei de 1 septembrie, soarele, înălţîndu-se, luminează un peisaj dezolant pe majoritatea aerodromurilor din jurul Londrei. La ora şase, escadrila 72 decolează de pe Biggin Hill-ul mutilat pentru a se duce să aterizeze la Croydon. „Confortul era tare limitat şi acolo — relatează Deacon Elliott —, dar Croydon-ul nu suferise totuşi represaliile care se abătuseră asupra Biggin-ului".

Pe aerodrom au fost instalate bucătării de campanie, aşa încît vîntul stîrnit de fiecare decolare zvîrlea iarbă şi pămînt în supă. Cu toate acestea, piloţii fugiţi de la Biggin Hill erau fericiţi. Sînt conduşi la hotelul aeroportului, unde pot să-şi facă o baie şi să se bărbierească — lucru care nu li se mai întîmplase de trei zile.

Numai de-ar fi vreme rea ! De s-ar arăta unul sau doi nori, măcar atît ! Dar cerul era neîndurător de albastru. Dacă deasupra Mării Mînecii mai pluteau cîţiva norişori albicioşi, lumina zilei nu va întîrzia să-i gonească.

„La ora 9,55 — scrie Deacon Elliott — decolasem şi ne-am pomenit pe dată în ciorbă. Puteai spune că aparatele inamice — *Messerschmitt 109* — se aflau peste tot".

Erau o sută douăzeci de avioane din *Luftflotte II*, care, zburînd deasupra Dover-ului, s-au împrăştiat apoi spre Eastchurch, Detling, Tilbury şi Biggin Hill. Pentru a le face faţă, Bentley Priory a lansat paisprezece escadrile şi jumătate. Printre acestea se afla şi nr. 72, care a fost zdravăn scuturată. Oswald Pigg fu dat lipsă. Va fi găsit îngropat sub *Spit*-ul lui într-o pădurice din Kent. Happy Thomson, care era rănit, a fost trimis la spital ; Desmond Sheen a fost nevoit să sară cu paraşuta. În cursul coborîrii văzu un pilot al unui *109* care, fiind în aceeaşi situaţie cu el, scăpă din hamul umbrelei şi se prăvăli spre pămînt ca o piatră. El însuşi, ajungînd la sol, a fost primit de un ofiţer din armata de uscat cu un revolver în mînă. „Fără a-i da atenţie — povesteşte el — continuam să-mi strîng liniştit paraşuta şi intrai în vorbă cu el pe tonul cel mai firesc îngăduit de împrejurare". Sergentul Pocock fusese serios lovit la picior de o schijă de obuz, iar la încheietura mîinii de un glonţ.

În vremea aceasta, *Dornier*-ele bombardau Biggin Hill-ul. De la distrugerea Manston-ului nu se mai văzuse atîta îndîrjire. Aerodromul se acoperi de pîlniile bombelor, iar piloţii din escadrila 610, care se pregăteau să se urce în autobuze, pentru a se duce la odihnă la Acklington, trebuiră „să fugă la adăpost în păduri". Unul dintre ei ascultă de ordinele unui ofiţer „excesiv de zelos" care, cu revolverul în mînă, le ordona să rămînă pe loc. Neputincios, privea cum *Spitfire*-ul lui ardea. Escadrila 72, revenind din misiune, nu putu să aterizeze, fiind mînată spre Croydon. Se părea că, în acel moment, Biggin fusese părăsit de absolut toate escadrilele sale.

La Croydon, escadrila 72 se opri numai pentru a-şi reface plinul şi plecă din nou. Se izbi de o sută cincizeci de avioane germane care veneau de la capul Gris-Nez. „Am fost izolaţi unii de alţii de avioanele lor de vînătoare în timp ce le atacam bombardierele. Acum fiecare îşi vedea de pielea lui — scrie Deacon Elliott. — *Spit*-ul meu a fost rău lovit : o gaură cît o farfurie în aripa stîngă, coada deteriorată şi o puzderie de găuri în aripa dreaptă". El se tîrî

pînă la Croydon, unde ateriză cu aparatul, de acum înainte inutilizabil.

Dacă Hawkinge, Lympne, Detling şi din nou baloanele din Dover au servit drept ţintă germanilor, Biggin Hill fu totuşi acela care a primit cea mai gravă lovitură a zilei. A fost bombardat mortal pentru a şaptea oară. Tot ce putuse fi pus, de bine de rău, la loc după raidul de dimineaţă a fost din nou doborît fără cruţare. Centrala operaţională a sectorului era sfărîmată. Două telefoniste W.A.A.F.S. „au asigurat serviciul pînă-n ultima clipă". Întinse pe burtă la pămînt, în mijlocul cioburilor de sticlă şi a schijelor, ele continuau să răspundă : „Yes, sir", ca şi cum situaţia ar fi fost normală. Apoi au fost tăiate şi firele. Pentru aceasta, cele două fete : sergentul Helen Turner şi caporalul Elsbeth Henderson, au primit medalia militară. După terminarea bombardamentului s-a hotărît scoaterea din clădirile şubrezite a echipamentului încă utilizabil, peste care s-ar fi putut prăbuşi zidurile şi plafoanele. Tehnicienii, lucrînd în condiţii de totală lipsă de confort şi de securitate, se încăpăţînau să restabilească legăturile telefonice, dar, din ajun, de cîte ori reuşeau, de atîtea ori un nou atac distrugea munca lor. Avioane ardeau. Fumul, emanaţiile de gaz, praful făceau aerul de nerespirat. Biggin Hill, unde domnea haosul, o zăpăceală generală, era un morman de ruine, nu mai avea nici o asemănare cu un aerodrom. Alexander McKee relatează remarca făcută de ofiţerul-mecanic Jackson : „Ori de cîte ori venea un raid, piloţii aflaţi la sol nu apucau niciodată să decoleze la timp. Cînd rămîi la pămînt fără a putea riposta, moralul este atins. Pentru noi, care n-aveam nici măcar o armă, a fost o experienţă deosebit de penibilă".

Cîţiva piloţi au obţinut rezultate bune.

Hemingway notează în jurnalul său de bord :

„1 septembrie, *dog fiht* cu *Balbo*. Un *Me 110* probabil".

Deacon Elliott făcu bilanţul zilei pentru escadrila lui : „Patru misiuni de intercepţie — un record de şase *Me 109* confirmate, un *Do 17*, plus alte aparate avariate". Jumătate din scor a fost „făcut" de nr. 72, însă rezultatul final era prost : pentru prima dată de la începutul bătăliei, germanii au doborît mai multe avioane decît au pierdut. La 1 septembrie vînzătorii de ziare londonezi înscriau cu cretă pe tabla lor neagră următoarea menţiune :

Germania : cincisprezece ; Marea Britanie : paisprezece.

„Frumos și cald", „frumos și cald", „frumos și cald". Aceștia erau termenii buletinelor meteorologice din 2, 3 și 4 septembrie.

Luftwaffe izbește cu lovituri puternice în pavăza de aerodromuri. Ea căuta să distrugă punctele de apărare, „ale celei mai mari ținte din lume". Eastchurch, Rochford, Debden, Biggin Hill (din nou !) și North Weald au fost sfârîmate. Pagubele cele mai importante s-au produs pe acesta din urmă : hangare incendiate, instalații telefonice scoase din funcțiune, centrala operațională lovită în plin...

În ziua de 2 septembrie, la escadrila 72 se desfășoară o adevărată pantomimă pentru comandanți. Escadrila, care a petrecut noaptea în liniște după emoțiile din ajun, este mutată la Hawkinge. Piloții respectivi se bucură de reîntoarcerea wing commander-ului Lees, care a venit să petreacă opt zile alături de ei. Chiar din prima misiune, comandantul escadrilei Collins a fost trimis la pământ cu răni grave la genunchi și la mână. Ted Graham fu desemnat să preia conanda. Dar nu pentru mult timp, fiindcă e doborît deasupra Kympne-ului. Dar cu wing commander-ul Lees ce s-a întîmplat ? Se prăbușise foarte curînd la Hawkinge, și numai cu foarte mare dificultate a putut fi extras din carlinga lui. Se înălță însă din nou, pentru a se răfăci într-un roi de *Messerschmitt*-uri *110*. Fu supus unei intense mitralieri și scăpă cu aparatul bun de dat la fiare vechi și cu pulpa deschisă. „Ghinion — notează Deacon Elliott —, am sperat că va rămîne cu noi o săptămînă întreagă". Sergentul Norfolk avu mai mult noroc. S-a izbit de pământ cu avionul în flăcări, dar scăpă neatins. Totuși, blestemată zi !

Escadrila își atribui optsprezece victorii, dar scorul final era din nou foarte strîns ; treizeci și cinci de avioane germane doborîte, față de treizeci și unu britanice.

Ca și în nopțile precedente, Liverpool-ul fu din nou bombardat. Ordinele lui Göring erau executate cu punctualitate.

La 3 septembrie, în cursul incursiunilor lor asupra aerodromurilor, agresorii au încercat o nouă tactică, aceea de a

amesteca totul la un loc. Dîndu-şi seama că avioanele de vînătoare ale R.A.F.-ului se străduiau să izoleze bombardierele, pentru a le doborî mai uşor, ei s-au hotărît să zboare în formaţie amestecată, bombardierele şi aparatele de vînătoare laolaltă. Încercarea n-a fost concludentă, şi Luftwaffe reveni repede la metoda obişnuită: mai rapide, *Messerschmitt*-urile *109* zburau deasupra *Dornier*-elor, *Heinkel*-elor şi a *Junker*-elor, pentru a coborî în picaj atunci cînd acestea sînt atacate.

„Ne aflam tot la Croydon — scrie Deacon Elliott —, afară pe pistă, lîngă aparatele noastre, ascultînd neîntreruptele gemete ale sirenelor. Deoarece raidurile se succedau fără încetare, nici nu se mai putea deosebi semnalul de încetare a alarmei de cel de începere a ei şi viceversa".

Încheie apoi:

„N-aveam alt sistem de protecţie decît tranşeele... Şi apoi, începuserăm să fim, oricum, puţin plictisiţi de toată această poveste".

Azi, meci nul: Germania şaisprezece, Marea Britanie şaisprezece.

„Ziua de 3 septembrie — povesteşte Alan Deere — a însemnat pentru escadrila 54 ultima zi din bătălia pentru Marea Britanie".

După patru ieşiri şi nişte ciocniri fulgerătoare cu *Messerschmitt*-uri *109* şi *110*, seara, tîrziu, escadrila 54 cedă locul escadrilei 41... O filă fusese întoarsă...

În ziua aceea, pe lîngă lupte, bombardamente şi plecări, s-a mai petrecut, puţin înaintea zorilor, o întîmplare tare curioasă. Doi olandezi aflaţi în solda germanilor au debarcat nu departe de Hythe, la sud-vest de Folkestone. Veneau de la Touquet şi aveau misiunea de a informa trupele de debarcare, al căror asalt părea iminent. Au fost descoperiţi de o patrulă umblînd de-a lungul coastei cu cîte o pereche de încălţăminte de schimb înnodată în jurul gîtului. Erau echipaţi cu un post emiţător de radio.

Ceva mai tîrziu, alţi doi spioni au atins uscatul la Dungeness. Ei s-au separat. Unul din ei era un german, care, odată rămas singur, a început să instaleze o antenă în vîrful unui copac şi să emită mesaje. Al doilea, de naţionalitate necunoscută, se lăsă prins prosteşte, mergînd să ceară cidru

într-un local public în afara orelor autorizate pentru consumarea băuturilor alcoolice. Colegul lui a fost arestat a doua zi.

Toți patru au fost judecați. Unul dintre olandezi este achitat, iar ceilalți trei spioni, spînzurați.

4 septembrie.

„Prima patrulă de dimineață la 27 000 de picioare — nota Deacon Elliott. — N-am zărit nimic. Timpul foarte cald și fără nori".

În ziua aceea, conform ordinului biroului operațional al Luftwaffe-ului datat 1 septembrie, bombardierele, în timp ce-și efectuau raidurile împotriva aerodromurilor, s-au dus să atace și o uzină de aviație. Obiectivul se găsea la Brooklands, sediul uzinelor Vickers-Armstrong, care fabricau bombardierele *Wellington*. Paisprezece *Ju 88* traversară ca o linie luminoasă masa de operații și trecură neobservate în puzderia de formații aflate în zbor. Iată-le urmînd clandestin linia căilor ferate din sud. Ajungînd la Brooklands, se năpustiră asupra clădirilor cu iuțeala trăsnetului. Din fericire, sergentul însărcinat cu apărarea antiaeriană a uzinei Vickers, fu vigilent : primii doi atacatori sînt trîntiți la pămînt. Vacarm teribil, confundat cu explozia bombelor. Cu toată dezordinea strecurată în rîndurile *Junker*-elor, încărcătura lor nimerește ținta. Șase bombe au fost de ajuns pentru a ucide optzeci și opt de oameni și a răni șase sute, imobilizînd uzinele pentru patru zile.

La reîntoarcere, *Hurricane*-le se repeziră la bombardiere deasupra Clandon-ului. Alte lupte se angajează cam peste tot. Deacon Elliott văzu revenind la Hawkinge pe camaradul său Dutch Holland, care ieșise dintr-o confruntare cu un *Messerschmitt 110*, și făcu maliții remarca : „Aparatul lui semăna mai mult cu o rîșniță de piper decît cu un *Spitfire*. Avea găuri pînă și-n palele elicei".

Ziua a fost grea. Mai mulți piloți din escadrila 72 voiau s-o termine la Londra. N-au reușit însă. Reîntorși destul de dezamăgiți, și-au găsit camarazii în pat. „Am făcut o baie — mai spune Deacon Elliott —, am luat o masă bună și ne-am strecurat cu mare desfătare în cearșafuri".

Marea Britanie a bătut Germania cu douăzeci și cinci la șaptesprezece.

Liverpool-ul din nou bombardat.

Oameni cenușii ca oțelul, cu revere mari albe, se agită. Portiere trîntite, ordine strigate cu glas tare, săli de conferință cu hărți mari atîrnate pe pereți: Luftwaffe era stăpînită de emoție. La 1 septembrie, maiorul baron von Falkenstein dădu semnalul. El afirma că, de la 8 august, pierderile R.A.F.-ului și ale Luftwaffe-ului au fost de 1 207 și respectiv 467 de aparate. După el, englezii ar fi pierdut chiar un număr considerabil mai mare și încheia:

„Aviația de vînătoare engleză este într-o situație foarte rea. Dacă atacurile noastre vor continua și în cursul lunii septembrie cu condiția ca vremea să ne-o permită, ne putem aștepta ca raidurile aeriene, nemaiîntîlnind decît o rezistență slăbită, să se poată intensifica într-o măsură apreciabilă împotriva porturilor și a locurilor de producție".

Două zile mai tîrziu, alte uși de mașini trîntite, noi saluturi hitleriste — de data aceasta cu mare pompă, la Haga. Pe una din limuzine flutură pavilionul Reichsmarschall-ului Hermann Göring. Șeful suprem al Luftwaffe-ului, însoțit de credinciosul Beppo, a convocat pe Feldmarschall-ii Sperrle și Kesselring împreună cu statele lor majore.

Cu siguranță că aceasta a fost ziua în care Germania a pierdut bătălia pentru Anglia. Curioasă asociere! La 16 mai, Dowding, cerînd rechemarea din Franța a escadrilelor sale, a oferit Marii Britanii posibilitatea de a face față primelor atacuri violente ale dușmanului. La 3 septembrie, Göring, modificînd fundamental instrucțiunile date celor trei *Luftflotte*, a permis *Fighter Command*-ului să răsufle într-un moment crucial și a salvat aviația de vînătoare britanică. Aceasta era ceea ce numeau germanii *Zielwechsel*: schimbarea obiectivului, care s-a dovedit a fi însă marea eroare a carierei Reichsmarschall-ului. Trebuie să i se acorde însă două scuze: nerăbdarea führerului de a ataca Londra și superba siguranță a lui Kesselring.

Să încercăm să adîncim puțin lucrurile. În ajun, la 2 septembrie, Hitler dăduse ordinul formal de a se întreprinde „raiduri de represalii asupra Londrei". Vremea ter-

giversărilor trecuse. Într-o săptămînă, datele politice şi psihologice ale problemei s-au schimbat. La sfîrşitul lunii august, Hitler a socotit că şi-a consumat faimoasa sa „rezervă de răbdare". Cu opt zile în urmă fuseseră mutaţi la infanterie neîndemînaticii care aruncaseră cîteva bombe asupra Londrei. Azi însă era pregătit, pentru a doua zi, un discurs incendiar în faţa Reichstagului. Göring îi cunoştea, desigur, conţinutul. „De trei luni — va spune Hitler — n-am dat nici o replică, gîndindu-mă că englezii vor înceta raidurile lor criminale. D-l Churchill a văzut în aceasta un semn de slăbiciune. Să ştie deci că acum vom răspunde noapte de noapte. Vom înfrînge manevrele acestor piloţi ai întunericului".

Churchill ! El, umbra lui, influenţa în cele din urmă tot jocul. După cacealmaua magistrală din noaptea de 25 spre 26 august, el a obţinut ceea ce dorise : la duşman patima a învins raţiunea. Stăpînul Reichului era furios. A ordonat concentrarea flotilelor de debarcare, foarte vizibilă, în porturile Mării Nordului, a trimis agenţi în teritoriul inamic. Abandonează „geniala sa intuiţie", aceea care, împotriva avizului marelui comandament al Wehrmachtului, a dus la străpungerea de la Sedan. De atunci, totul, chiar şi miracolul, putea fi imaginat.

Venind la Haga, Göring ştia foarte bine ce anume dorea führerul. Era pregătit pentru aşa ceva. Desigur că dacă ar fi fost după el, n-ar fi acţionat aşa. Dovadă, toate instrucţiunile sale precedente aflate acolo : el n-a încetat vreodată să preconizeze nimicirea R.A.F.-ului cu prioritate asupra oricărui alt obiectiv. Prin urmare, el nu dorea *Zielwechsel*-ul, dar era gata să i se supună.

Spera poate că i se vor oferi însă excelente motive de a-l amîna ? Prezenţa lui Schmid, care purta moralmente sub braţ „Studiul lui albastru", lăsa să se presupună acest lucru. Beppo avea destule motive să se mire că în mai puţin de o lună au fost doborîte 1 200 de avioane de vînătoare britanice, pe cînd R.A.F.-ul nu avusese cu totul, înainte cu trei săptămîni, decît 675. Asta ar fi însemnat că producţia lunară a uzinelor engleze depăşea — şi încă în ce proporţie ! —

cele 180—300 de aparate prevăzute [1]. Apoi, în sfîrşit, rezistenţa opusă zilnic de către *Fighter Command* dovedea în mod strălucit că, în pofida puternicelor lovituri primite, acesta nu fusese încă făcut definitiv inofensiv.

— În ce situaţie se află, după dumneavoastră, *Fighter Command*-ul ?, sînt întrebaţi cei doi mareşali.

Kesselring, foarte concis, răspunse :

— Aviaţia de vînătoare engleză e lichidată.

Sperrle îşi scoase şi-şi puse la loc monoclul înainte de a răspunde :

— Ea mai numără încă o mie de aparate.

Göring asculta. Kesselring îşi expunea planul : aerodromurile de la sud de Londra au fost distruse. Dacă voiau să dea o lovitură decisivă capitalei engleze, acum sau niciodată era momentul de a încerca aşa ceva. Majoritatea escadrilelor, sau ceea ce mai rămăsese din ele, a fost nevoită să se refugieze mai la nord. Englezii au pierdut deci unul din atuurile lor esenţiale : nu mai puteau interveni atît de repede, iar raza de acţiune a avioanelor lor de vînătoare risca — la rîndul ei — să le pună probleme. Göring era de acord. Führerul voia ca Londra să fie pedepsită. Singura întrebare pe care o punea el, şeful suprem al Luftwaffe-ului, era următoarea :

— Sînteţi de părere că aviaţia de vînătoare inamică este suficient de slăbită pentru a se putea încerca o asemenea operaţie fără mari riscuri pentru bombardiere ?

— Nu !, răspunse răspicat Sperrle.

— Da !, afirmă Kesselring.

— E necesar să perseverăm în atacurile împotriva aerodromurilor, continuă Sperrle.

Iar Schmid îl susţinu cu hotărîre, sprijinindu-se pe „Studiul lui albastru".

— Nicidecum, replică Kesselring. Nu vom reuşi să distrugem aviaţia de vînătoare engleză pe sol. Dacă vreţi să terminaţi cu R.A.F.-ul, trebuie să-l siliţi să-şi scoată nasul. Pentru aceasta există o singură metodă : bombardarea Londrei. Atunci, *Hurricane*-le şi *Spitfire*-le supra-

[1] Producţia reală a fost de 496 de avioane în iulie, 476 în august şi 467 în septembrie.

vieţuitoare vor fi obligate să primească lupta. Lovitura de graţie o vom da în aer.

Kesselring triumfă.

Avea dreptate Dowding să profetizeze în iunie 1940 :

— Faptul că Londra este aproape îi va face pe germani să piardă războiul !

Conferinţa se încheie. Hotărîrea a fost luată. Se va da prioritate bombardării Londrei. Se strîng dosarele, se închid servietele. Toţi se ridică.

Încă o dată ordine, portiere trîntite, uniforme cenuşii ca oţelul cu mari ornamente din piele albă. Pleca un Reichsmarschall.

În Marea Britanie, pe aerodromurile devastate ale „celei mai mari ţinte din lume", unde se numărau cu zgîrcenie piloţii încă în stare de a lupta şi aparatele încă neatinse de bombe, nimeni nu bănuia că se obţinuse, la masa verde, una din cele mai strălucite victorii. Oamenii îşi aminteau numai că azi au făcut meci nul cu Luftwaffe : şaisprezece la şaisprezece, şi că se clătinau pe picioare de sfîrşeală şi somn.

Aceasta este marea cotitură.

Liverpool a fost bombardat.

La 5 septembrie, un agent german care a reuşit să nu fie prins în tot timpul războiului făcu un raport precis şi amănunţit al obiectivelor aflate la Tunbridge.

În realitate, el se găsea la Camber on Sea, nu departe de Hastings. Eroarea se datora faptului că responsabilul biroului de poştă-băcănie din localitate, conformîndu-se instrucţiunilor guvernamentale, ştersese numele localităţii de pe faţada clădirii. Nu-l lăsase decît pe al său personal. Nenorocirea făcu ca el să se numească Tunbridge — întocmai ca şi satul din Kent.

„Nu mai avem decît nouă *Spitfire*", notează Deacon Elliott în dimineaţa de 5 septembrie.

La rîndul lui, Keith Park indică în raportul său :

„Bombardamentele zilnice ale germanilor au provocat pagube importante la cinci dintre aerodromurile noastre înaintate şi la şase sau şapte dintre centrele noastre operaţionale. În jurul lui 5 septembrie, rezultatul acestor atacuri a

făcut să scadă simțitor potențialul defensiv al aviației de vînătoare engleze. Scoaterea din funcțiune a numeroase instalații telefonice, obligația de a se servi de posturi de comandă operaționale întîmplătoare, echipate cu material de adunătură, precum și dislocarea aproape totală a dispozitivului defensiv fac foarte dificilă conducerea în timpul zborului a escadrilelor trimise să lupte".

Exact în acest moment interveni Dowding.

Niciodată Air Chief Marshal-ul nu păruse mai auster, mai absorbit de gîndurile lui interioare. Bunicul său, reverendul Benjamin Charles, i-a lăsat moștenire un profund dispreț pentru tot ce era neesențial. Dowding era prins în vîrtejul bătăliei, știa că escadrilele lui erau descompletate și aerodromurile distruse. Suferea pentru băieții lui, dar continua să gîndească și să acționeze fără pasiune, cu o luciditate rece. „Germanii — scria el — pot să scoată din uz vremelnic unul sau două din aerodromurile noastre, ca Manston și Hawkinge, dar avem atîtea aerodromuri-satelit, încît, pînă la urmă, ei ne pot pricinui doar o dificultate trecătoare". Unii dintre ofițerii săi aveau impresia că el *nu trăia* evenimentul. E adevărat, dar o făcea pentru a-l contracara mai bine.

La Bentley Priory, soarele dogorea. El așternea pe imensa peluză umbra turnului și aceea a unui cedru mare. Dowding a aflat că șeful grupului 11 i-a executat instrucțiunile. Air Chief Marshal-ul ordonase ca uzinele de aviație să fie supravegheate în mod deosebit. De multă vreme se aștepta ca ele să fie luate drept țintă. I se părea un lucru inevitabil. Germanii au căutat mai întîi să distrugă avioanele în aer, apoi, eșuînd, s-au înverșunat împotriva lor la sol. Odată depășit și acest stadiu, văzînd că mereu apar altele tot atît de numeroase care li se opun, se vor îndrepta drept la sursă și vor lovi uzinele. Park anunță că avea patrule în jurul Kingston-ului, Langley-ului, Brooklands-ului și Southampton-ului. Dowding confirmase că de fiecare dată cînd erau semnalate aparate inamice la sud de Tamisa, grupul 10 trebuia să trimită escadrile de întărire pe axele Brooklands-Croydon și Brooklands-Windsor. Park insistă în special asupra apărării Southampton-ului.

În *Ops'rooms* piesele începuseră să alunece deja pe tablele de șah. „La Hawkinge pentru toată ziua — notează

Deacon Elliott. — Prima patrulă : două loturi de *Me 109* la 27 000 de picioare și multe neplăceri".

Luftwaffe recurse la un nou șiretlic. Pentru a distrage atenția de la Biggin Hill, care era obiectivul lui principal, își lansă bombardierele asupra Croydon-ului. La înapoiere. acestea au fost atacate de șase *Spitfire*. Von Selle, care comanda cele treizeci de *Messerschmitt 109*, ordonă :

— Pe ei ! !

Chiar în clipa aceea, un *Spit* și-a trimis prima salvă. Plonjînd, von Selle a scăpat, dar ea lovi pe cel din dreapta lui, pe locotenentul Franz von Werra. Aparatul se cutremură, pilotul îl răsturnă pe dreapta, părăsind haita ca un animal rănit. Englezul îl urmări. Lipit de coada lui, căuta o poziție favorabilă ca să-l dea gata. Von Werra răsuci butoanele : radioul lui era mort. Se hotărî să dea gazele din plin. Motorul, care fusese lovit, se împleticea. Aruncă o privire înapoi : *Spit*-ul era acolo. Apăsă pe manetă : nimic. Scurte rafale încadrau *Messerschmitt*-ul. Pămîntul se apropia. Livezi și cîmpuri de hamei. Un șir de arbori, un acoperiș de fermă. Avionul atinse pămîntul și sări din nou în sus. Niște muncitori care încărcau lădițe cu fructe într-un camion îl văzură brăzdînd mirișteа învăluit într-un nor de praf, apoi oprindu-se...

Trecură cîteva secunde. Carlinga se deschise, și pilotul ieși teafăr. Își scoase casca, sări pe o aripă, apoi pe pămînt. Aici, aruncă o privire în jur. Va fugi ? Nu, se apleacă. S-ar spune că se zărește strălucirea unei flăcări.

Bucătarul bateriei de reflectoare din vecinătate, venise fuga cu camarazii lui.

— Repede ! O să dea foc avionului !

Cînd englezii ajunseră la pilotul învins, el mai ținea în vîrful degetelor documentele lui de zbor care ardeau. Le despăturise ca să ardă mai bine. Cîțiva fluturi negri pluteau spre pămînt.

Germanul fu înconjurat, percheziționat. Tăcea. Cînd fu scos din ogor, întinse mîna și culese un măr. Îl sfărîmă între dinți și scuipă cotorul. Ceva mai departe, voi să repete gestul. De data asta, un soldat îi împinse pușca în șale. Von Werra ridică din umeri. O mașină îl transportă la Manston, cartierul general al poliției comitatului.

Cei doi paznici lăsați lîngă *Messerschmitt* erau fascinați de figurinele înșirate sub zvastica ce împodobea ampenajul. Șase benzi mari verticale imprimate cu cocarde, din care două franceze și șase britanice, iar deasupra, cinci săgeți cu culorile engleze. Pilotul doborît avea deci treisprezece victorii la activ. Cu siguranță că era unul dintre așii aviației germane.

John Terrence Webster, autorul acestei frumoase lovituri, număra și el paisprezece victorii omologate. Fusese decorat cu D.F.C. [2] Nu va avea însă prilejul să-și sărbătorească ultimul triumf, pentru că va fi omorît în cursul după-amiezii.

Desmond Sheen din escadrila 72 fusese lovit de o rafală trasă din spate. Întîmpină cele mai mari greutăți din lume ca să iasă din carlinga lui și nu sări decît în ultima clipă. Căzu într-o pădure. Parașuta se agăță în creștetul unui copac. Se degajă din ea și, rănit, se tîrî pînă la șosea. Un polițist îl culese și-l duse pînă în satul vecin.

Era satul Maidstone, unde fusese adus și von Werra.

Sus, luptele continuau.

Londra era liniștită. Războiul intrase în al doilea an. Trei milioane de oameni se aflau sub drapele și se uitase aproape cu desăvîrșire că toate acestea avuseseră ca pretext statutul Danzig-ului.

Joi seara, Brigada a V-a de infanterie din Noua Zeelandă dăduse un concert la Trafalgar Square. Viața își urma cursul. La Teatrul de artă se dădea ultima piesă a lui Jean Cocteau „Mașina infernală", iar la Institutul francez, un divertisment în două limbi. Edward G. Robinson triumfa pe ecrane în „The magic bullet" („Glonțul fermecat") și se anunța apariția unui film ceh dinaintea ocupației germane intitulat „The fall of a Tyrant" („Prăbușirea unui tiran").

Campania inițiată de lordul Beaverbrood continua, iar colectarea de fonduri pentru *Spitfire* depășea toate prevederile : „Un cimitir pentru visele dușmanilor". Doamna J. Kennedy, soția ambasadorului Statelor Unite, înființă prima ambulanță americană.

[2] Distinguished Flying Cross (Distincție a Crucii zburătoare).

Nimeni nu se mai preocupa de amenințările lui Hitler. La urma urmei, gîndea lumea, nu va reuși niciodată să facă mai mult decît a făcut pînă acum ! Discursul lui dovedea pur și simplu că bombardamentele executate de R.A.F. au zguduit nervii germanilor. Pădurea Neagră nu era în flăcări ? Și apoi, acest domn care vociferează îndărătul unui microfon nu trebuie să fie chiar așa de tare cum pretinde, căci altfel cum ar fi lăsat să-i scape printre degete 350 000 de soldați englezi la Dunkerque ?

Lumea prefera să se ocupe de ceea ce era mai interesant. De pildă, se făceau auzite plîngeri împotriva lipsei de belciuge de fier pentru legarea cailor. Aceștia se speriau în timpul alarmelor și, dacă nu erau legați, riscau să se rănească sau să rănească trecătorii. Cît despre păsări, s-a studiat și comportarea lor. Fazanii dădeau alarma înaintea sirenelor. Prin unele cotețe, găinile începeau să cotcodăcească înainte ca bombardierele să fi fost semnalate. Rîndunicile și lăstunii, dimpotrivă, păreau să se dezintereseze de ceea ce se întîmpla deasupra lor. Au fost văzute unele continuîndu-și zborul cu toată seninătatea în toiul unui raid, în timp ce un avion lua foc în preajma lor, iar patru parașute se legănau la aceeași înălțime cu ele.

Un fapt important : Ministerul Aerului publică un avertisment privind tocmai pe aviatorii care săreau cu parașuta. Probabil că s-au agitat prea multe furci și arme în ultimul timp. Dacă se recomanda să nu se slăbească vigilența, nu era însă cazul să se considere orice parașutist ca fiind neapărat un dușman. Nu trebuia folosită forța împotriva lui decît în cazul că avea o atitudine amenințătoare sau încerca să comită acte dușmănoase.

„Nu numai că exista posibilitatea ca parașutistul izolat să fie un pilot de vînătoare britanic — reamintește avertismentul —, dar putea fi tot atît de bine și unul dintre aliații noștri polonezi, cehi, francezi sau belgieni, care nu puteau pronunța nici un cuvînt englezesc".

În Hyde Park se făcea canotaj.

Era tare cald.

Oamenii n-aveau încă habar de nimic.

Liverpool-ul a fost bombardat.

În seara zilei de 5 septembrie, Deacon Elliott făcea bilanțul escadrilei 72, care tocmai primise o telegramă de felicitare de la grupul 13 pentru recentele lui succese.

„Numai Dutch Holland a doborît un *109*. Pierderi tragice. Snowy Winter, lovit, a încercat să sară, dar a fost ucis. Gray de asemenea ucis de un *Me 110*. Sergentul Gilder, cu aparatul aprins, s-a descurcat și a reușit să-l redreseze și să fugă cu el. Desmond Sheen rănit încă o dată. Se află la spitalul Sidcup".

Și Richard Hillary se afla la spital.

Fusese doborît în dimineața zilei de 3 septembrie, după o încleștare cu un *Messerschmitt*. Avînd arsuri grave, căzu în Marea Mînecii, unde, datorită lui Mae West a lui — piloții englezi, spre deosebire de cei germani, nu aveau încă bertoane [3] —, a plutit multă vreme. L-a cules o barcă de salvare de la Margate. „Mi-au împins o sticlă de coniac între buzele mele umflate. O voce a rostit : «E-n regulă, Joe, e unul de-ai noștri și mai mișcă încă». Eram salvat. Nu m-am simțit nici ușurat, nici furios : situația nu mă mai interesa".

L-a deșteptat un coșmar. Se afla într-un pat și cineva îi ținea brațele :

— Haideți, liniștiți-vă. Așa, fiți cuminte. Totul va fi bine. V-a fost tare rău. Nu trebuie să vorbiți.

„Mi-am dat seama, puțin cîte puțin, de ceea ce se întîmplase — scrie el. — Mi s-au curățat obrazul și mîinile, și apoi au fost unse cu acid tanic, care făcuse o crustă neagră. Numai ochii fuseseră tratați altfel, fiind dați cu un strat gros de violet de gențiană. Brațele mi se odihneau pe niște scîndurele în fața mea, cu degetele întinse ca niște gheare de vrăjitoare, iar corpul îmi era atîrnat elastic în niște benzi, pentru a nu-l lăsa să atingă patul".

Încă un client pentru doctorul A. H. MacIndoe !

Va sfîrși, ca și Geoffrey Page, prin a fi instalat în faimoasa sală nr. 3 a spitalului din East Grinstead, refugiul cobailor [4].

---

[3] Bărci din pînză cauciucată.

[4] Clubul „cobailor" n-a fost creat oficial decît la 20 iulie 1941, dar piloții care suferiseră arsuri puteau să fie deja numiți astfel.

6 septembrie.

„Nu ne-au mai rămas decît cinci *Spitfire* utilizabile, cifra cea mai scăzută a escadrilei de la începutul războiului", remarcă Deacon Elliott.

Escadrila 72 decolează cu patru aparate, ducîndu-se să se ataşeze escadrilei 66. Împreună întîlnesc nişte bombardiere puternic escortate de avioane de vînătoare. Cu toată disproporţia forţelor, englezii atacară. Deacon Elliott expedie două salve într-un *109*, pe care-l văzu prăvălindu-se şi lăsînd în urmă o lungă coadă de fum negru. S-a sfărîmat aproape de Marden. Dar şi *Spit*-ul său fusese lovit. Parbrizul zburase, aripile îi erau sfîşiate, şi la o mie de picioare înălţime se desfăcu şi capota motorului. Aparatul luă foc.

„Am sărit de la aproximativ 800 de picioare — raportează Deacon Elliott — şi am aterizat într-un lan de hamei".

Era vădit că membrii locali ai apărării voluntare nu citiseră recomandările ziarului „Times" ! L-au mitraliat pe pilot cu un entuziasm egalat numai de stîngăcia lor. În cele din urmă, lucrurile se lămuresc, iar strîngătorii de hamei îi oferă lui Deacon Elliott ultima lor sticlă de bere — „cît de răcoritoare !" Apoi, aşezaţi pe jos, aşteptînd camioneta armatei, au stat de vorbă despre multe şi mărunte. Mai ales despre bătălie. Strîngătorii de hamei nu erau mulţumiţi. Se aşteptau să vadă în regiune mai mulţi *huni* doborîţi şi mai puţini băieţi din R.A.F. În timp ce-şi bea berea, Deacon Elliott era dezolat că-i dezamăgise...

Churchill întocmi bilanţul raidurilor asupra Marii Britanii în timpul lunii august : 1 075 de civili ucişi, din care 335 de femei şi 113 copii.

În seara de 6 septembrie, la Londra, unde temperatura se răcise, populaţia adormi liniştită. Pentru ultima oară.

XIV

O MARE PREMIERĂ

O armadă de mici ambarcaţii, străbătînd canalele şi căile navigabile, a ajuns în porturile de la Marea Mînecii şi din strîmtoarea Calais, din Belgia şi din Olanda. Ea se alătură vaselor maritime. În total, 168 de vase de transport, 1 910 şlepuri, 419 remorchere şi aproape 1 600 de vedete.

În noaptea de 7 spre 8 septembrie, ele au fost atacate de *Blenheim*-uri ; *Joint Intelligence Committee* (serviciul de informaţii interarmate) crezu de datoria sa să informeze guvernul că o debarcare „putea fi iminentă".

În dimineaţa aceea, timpul era frumos în sud ; stăruia doar o ceaţă uşoară. Începea o zi splendidă.

La Bentley Priory, Dowding îşi făcea calculele. Fiecare dintre escadrilele sale nu mai avea, în medie, decît şaisprezece piloţi operaţionali în loc de douăzeci şi şase.

Se spunea că numărul total al *Spitfire*-lor şi al *Hurricane*-lor ce puteau fi utilizate imediat se ridica la o sută douăzeci şi cinci de aparate.

În faţa lui, în *Operations'room*, avea, pe tabla neagră, situaţia fiecărei baze. Unde va lovi duşmanul ? Piesele galbene, care înfăţişează bombardierele germane, încotro vor fi împinse pe masa cea mare împărţită în pătrate ? Dowding nu rămase mult timp în odaia rotundă. Străbătu holul, împinse uşa biroului său şi se cufundă în studierea „planului de

stabilizare". Cu escadrilele lui epuizate, ale căror efective par că i se fărîmiţează între degete, el va proceda oarecum ca un ghid gastronomic, care clasează restaurantele cu masă bună. În loc să le atribuie cîte trei, două sau o stea, el le repartizează cîte o iniţială : A, B şi C.

A-urile sînt escadrilele grupului 11. Pentru a le întări flancurile, el afectă acolo forţe dislocate de la vest, din grupul 10, sectorul de la Middle Wallop, şi de la nord, din grupul 12, sectorul de la Duxford. B-urile sînt cele cinci escadrile din grupurile 10 şi 12 destinate să schimbe escadrilele A în cazul în care vreunul din ele ar trebui în întregime înlocuit. În fine, C-urile sînt toate celelalte escadrile. Ele sînt compuse fiecare din cinci sau şase piloţi încercaţi care servesc de instructori noilor recruţi din *Fighter Command* şi constituie, într-un fel, ultima rezervă.

Acest „plan de stabilizare" datat 8 septembrie venea tocmai la timp. El demonstra că Air Chief Marshal-ul îşi făcuse alegerea : el juca pe cartea Keith Park. Pe grupul acestuia, nr. 11, axa el întreaga apărare antiaeriană a Marii Britanii. „Trebuie să-i aduc un sincer prinos de recunoştinţă lui Keith Park", va scrie el mai tîrziu. Jucînd pe cartea lui Park, însemna să accepte şi tactica micilor formaţii. Dowding se va arăta categoric şi asupra acestui punct. „Cred — spunea el — că, dacă în acel moment s-ar fi adoptat la grupul nr. 11 politica marilor formaţii, numeroase bombardiere inamice şi-ar fi atins ţinta fără nici o piedică".

Nu încape îndoială că, în dimineaţa de 7 septembrie, şeful grupului 11, simţindu-se susţinut, îşi impuse stilul său. La „Marea premieră" ce se pregătea, *Fighter Command*-ul va fi îmbrăcat după moda Keith Park. De la Uxbridge plecară instrucţiuni precise. Ele recomandau controlorilor punctelor de comandă să se limiteze numai la transmiterea fără nici o modificare a indicaţiilor de altitudine comunicate de piloţi. Se constatase că, de la o vreme, operatorii aveau tendinţa de a micşora altitudinea formaţiilor inamice, fără îndoială, pentru a întări moralul escadrilelor trimise în urmărirea lor. Astfel, vînătorii s-au aflat de prea multe ori în situaţia de a ataca ţintele de jos în sus, ceea ce le crea un dezavantaj grav. Ca o reacţie împotriva acestor sub-

estimări, numeroşi piloţi căpătaseră prostul obicei de a comunica la *Ops'room* altitudini majorate. Ei credeau că fac astfel un serviciu camarazilor lor, care aveau să fie alarmaţi ulterior. Park cerea cu fermitate atît unora, cît şi celorlalţi să comunice pur şi simplu adevărul [1].

El impuse o doctrină escadrilelor : „În măsura în care atacul duşman le lasă timp, ele trebuie să se grupeze două cîte două. Grosul formaţiei inamice trebuie să fie interceptat de un număr de aparate de vînătoare cît mai mare cu putinţă, şi aceasta între coastă şi linia constituită de centrele operaţionale". Zburînd mai sus, escadrila de *Spitfire* avea misiunea de a da peste cap ecranul aparatelor de vînătoare de escortă. Cu un etaj mai jos, escadrila de *Hurricane* trebuia să se năpustească asupra bombardierelor.

Keith Park era gata. Ştia că e pe cale să angajeze cea mai importantă partidă din viaţa lui. Nu ştia însă că era numai o problemă de ore.

În cursul dimineţii, impresionat poate de informaţia comunicată de *Joint Intelligence Committee*, Ministerul Aerului transmise un mesaj la Bentley Priory :

Considerăm debarcarea iminentă.

Trenul *Asia* se opri.

Mareşalul Göring coborî din el. Siegfried se ducea la cavalerii lui de la capul Blanc-Nez. Aerul mirosea a mare şi a alge. Fink era acolo în ţinută de zbor, gata de plecare. Pe toate aerodromurile „vitejii soldaţi" purtau armuri. Ele se numeau *109, 110, Dornier, Heinkel.* Culoarea le-a fost estompată sau au fost vopsite în albastru ca să nu lucească la soare. Lăncile sînt mitraliere sau tunuri de 20 mm, iar buzduganele sînt bombe. Era timp frumos. Dîrele de nori de pe cer vor înlocui flamurile.

Acum, cînd hotărîrea era luată, Göring nu-şi mai punea probleme. Voia victoria. Privind toate aceste feţe încrezătoare, era sigur că o va obţine. Purta poate în deget inelul

[1] Sau mai exact, pur şi simplu *falsul* adevăr. Într-adevăr, pentru a deruta serviciile de ascultare germane, Dowding hotărîse să se dea o valoare trucată indicaţiilor *Angel*, care furnizau altitudinea, astfel, de pildă, *Angel* 18 000 nu mai însemna altitudinea de 18 000 picioare, ci de 21 000 de picioare.

împodobit cu un solitar, pe care-l primise de la tatăl său ? Este vorba de o poveste tare veche. Ea s-a petrecut în timpul primului război mondial, cînd Göring fusese numit cavaler al ordinului „Pentru merit". Primise prima sa bijuterie războinică. Agăţîndu-şi-o de gît, trimisese ordonanţa la München să-i aducă inelul. Astăzi, cu părul fin, blond, fluturîndu-i de o parte şi de alta a şepcii în bătaia vîntului de mare, cu ochenele atîrnîndu-i de gît, îmbrăcat în cenuşiu ca oţelul, acoperit cu fireturi ca un paznic de catedrală, cu sabia înfiptă în faţa lui, adulmecă mireasma aceluiaşi aer. Mirosea a război. Păcat numai că acum fusese nevoit să aducă cu el, în vagon, pe infirmiera Christa Gormanns cu seringile ei.

Göring sta în picioare pe o dună. Kesselring se afla alături de el, împreună cu Lörzer. Fink plecase cu primul val de avioane. De un sfert de oră, cerul era plin de larmă. Aveai impresia că se aud avioane ; te uitai, dar nu se vedea nimic. Vuietul venea din altă parte. Te întorceai : da, venea de acolo. Nu. În jur era pustiu. Monştrii au dat de veste despre ei mai întîi prin răgetul lor. S-au întîlnit deasupra pămîntului, în locuri cunoscute numai de ei, asemănători acelor mari turme din Africa ale căror întîlniri nu pot fi prevăzute. Deodată, iată-le ! Trei sute de bombardiere, escortate de şase sute de avioane de vînătoare, treceau deasupra Reichsmarschall-ului în două formaţii distincte. Zgomotul, de înspăimîntător ce era, nu se mai deslușea. Nu mai era loc decît pentru privire. Jeschonnek avusese dreptate cînd prezicea că : „Cerul Londrei va fi negru de avioane !" Göring aproape că-şi sucea gîtul privind. Visa. Se vedea acolo sus, la comenzile unui *Messerschmitt,* cu o cască de piele pe cap, cu căştile de ascultat pe urechi, tubul de oxigen pe obraz şi degetul pe trăgaciul mitralierei. Era în aer, zbura spre Anglia. Avea în faţă, în spate, în părţi o armadă de avioane cu boturile galbene, roşii, portocalii, marmorate în cafeniu pentru camuflaj şi cu cruci negre. Zbura spre Londra. Vedea venind duşmanul cu cocardele lui. Vedea ridicîndu-se norişorii negri ai apărării antiaeriene.

Telefonul sună. Un mesaj pentru Reichsmarschall. Göring trimise pe frau Gormanns să ia notă în locul lui.

Operatorilor de radar nu le venea să-şi creadă ochilor : ecranul era invadat de două pete imense. La ora 16 nu mai exista la Bentley Priory nici o putinţă de îndoială ; nu era un raid ca toate celelalte. Se trimit ordine escadrilelor. Douăzeci şi trei dintre ele decolează.

Paul Weitkus, aflat în fruntea grupului 2, raporta :

„De pe coasta franceză puteam vedea în faţa noastră marile coloane de fum care se înălţau din rezervoarele bombardate în ajun".

Erau instalaţiile petroliere de la Thameshaven.

Ascultătorii B.B.C.-ului sfîrşeau de audiat expunerea maiorului W. H. Osman, directorul lui „The racing Pigeon", care vorbise despre „porumbeii călători din punct de vedere utilitar". Au urmat cîteva discuri. Refrenul la modă era „A nightingale sang in Berkeley Square" („O privighetoare cînta în Berkeley Square"). Se ştia că aceasta era melodia preferată a piloţilor de vînătoare. Deodată începură să urle sirenele.

Era aproape 17 şi 30. Adunaţi în conferinţă la Whitehall, şefii statelor-majore ale Forţelor armate britanice auziră uruind vacarmul aviaţiei inamice. De data aceasta s-a zis ! Sosea !

Şi sosea fără nici o piedică ! Escadrilele supravegheau, la sud de Londra, aerodromurile şi uzinele de avioane ale „celei mai mari ţinte din lume" şi nu puteau fi în acelaşi timp peste tot. Armada germană zbura între 5 000 şi 7 000 de metri. Escorta formată din avioane de vînătoare o apăra pe flancuri şi în spate, cu o acoperire mai înaltă, mai îndepărtată şi gata să intervină. Între aceşti cîini de turmă fusese admirabil pus la punct un balet. Dacă avioanele de vînătoare inamice se iveau dintr-o parte, fiecare ştia cum trebuie să se substituie formaţiei angajate în luptă. Dacă atacul venea din mai multe părţi, trebuiau să se dispună în cerc şi să formeze, în jurul bombardierelor, marele circ. Patru escadrile veniră să-şi ascută dinţii în această imensă armură. Fink zări un *Dornier* căzînd în flăcări la dreapta lui.

Deasupra Redhill-ului, *Hurricane*-le din escadrila 111 intră în contact cu flancul unei imense „Walhalla". O urmăresc pînă-n apropierea Londrei, dar de sus, iuţi ca săgeţile,

Messerschmitt-urile *109* se reped la ele şi le împrăştie. La rîndul lor, polonezii din escadrila 303 din Northolt îşi făcură brusc apariţia. Fuseseră alarmate de *Tallyho*-ul unui pilot britanic. După zilele întunecate de deasupra Varşoviei şi drumurile rătăcitoare ale exilului venise pentru ei momentul revanşei. Nu vor sta cu mîinile în sîn. Vor fi eroii zilei. „Le-am spus tot ce aveam pe inimă — raportează comandantul escadrilei, Kellett — deschizînd focul la 450 de metri şi nu ne-am oprit din tras decît atunci cînd avionul inamic acoperea tot vizorul nostru, adică ajungea în cea mai mare apropiere. Am atacat practic pe o singură linie, trăgînd toţi odată".

Erau doisprezece. În faţa lor se aflau patruzeci de *Dorniere* puternic escortate de *Messerschmitt*-uri *110*, urmate de *109*. Polonezii erau ca turbaţi. Puţin a lipsit ca fiecare să-şi doboare bombardierul lui.

Escadrila 72 se angajase şi ea în luptă. Distruse un *Messerschmitt 109* şi avarie un al doilea, dar F. O. Eldsen a fost doborît cu un glonţ incendiar în genunchi.

O escadrilă completă din grupul 12 s-a ridicat în aer la Duxford. Escadrila 242 de *Hurricane* a dobîndit mai multe victorii. Ceilalţi au ajuns însă prea tîrziu.

La Sevenoaks, situat la aproape două treimi din parcursul de deasupra Angliei, escortele germane mai apropiate au făcut cale întoarsă : ajunseseră la limita razei lor de acţiune ; ceilalţi însă continuau zborul.

În sfîrşit, iată cerul Londrei, barajul lui de baloane, fumurile lui... Sub aripile aparatelor lor, echipajele germane vedeau casele înghesuite una în alta, marile pete verzi ale parcurilor, pieţele, încrucişările de străzi, bulevardele largi şi acel faimos U al Tamisei între Blackwall Tunnel şi Rotherhithe Tunnel, unde se aflau docurile Londrei. Iată deci oraşul văzut şi revăzut de atîtea ori pe hărţi înaintea plecării şi în cursul zborurilor ! Era acolo, splendid în lumina soarelui de asfinţit, încununat parcă de o ceaţă din pulbere de aur.

Cei care au zărit întîi avioanele au fost oamenii din *Observer Corps*, postaţi pe acoperişul Universităţii. Ei transmiseră imediat toate informaţiile posibile.

Ploua cu bombe.

Primul este lovit arsenalul regal de la Woolwich.

Fink se afla deasupra docurilor Victoria, iar Weitkus deasupra celor West India (în inima acelui U al Tamisei) și fotografia spectacolul cu Leica lui.

Pe o milă și jumătate pătrată, între North Woolwich Road și Tamisa, totul e ras, ars, nimicit: arsenale, gări, uzine, docuri, centrale electrice. Pe cer explodau obuze ale apărării antiaeriane. De pe pămînt se ridica vacarmul stîrnit de explozia bombelor. „Era imposibil să deosebești un *109* de un *Spitfire* — povestește Weitkus. — Avioane se aruncau în picaj din toate direcțiile și tot astfel se auzeau și exploziile antiaeriene". Încheia astfel: „Victoria era a aceluia care-l vedea primul pe celălalt".

Cînd un val termina, începea celălalt. La Silvertown, în perimetrul blestemat, un zid de foc îi înconjura pe locuitori, pe lucrătorii din docuri, pe muncitori. Era atît de cald, încît pavajul din lemn a luat foc. Peste tot rătăceau nenorociți fugiți din casele lor distruse, cărînd boccele, tîrînd după ei copii. În East End se prăbușeau șiruri întregi de locuințe vechi, din epoca victoriană, luînd foc. În docuri au fost aduse vasele-pompă de pe Tamisa, care revărsau mii de tone de apă, dar pîrjolul era atît de puternic, încît vopseaua de pe vapoare se cojea. În antrepozitele înțesate cu zahăr, alte articole alimentare, cereale și băuturi alcoolice era un adevărat iureș. Mii de litri de rom formau un gigantic punci. În aer plutea miros de fum și de grog. Rîuri de foc curgeau de-a lungul trotuarelor. Sinistrații erau evacuați pe apă. Trei sute de tone de explozibil și mii de bombe incendiare aprind cuiburi de flăcări la Poplar, Limehouse, Tower Bridge, Tottenham, West Ham...

Catedrala Sf. Paul se detașa pe un cer de culoarea kakiului [2] (copt). Peste tot răsuna vacarmul mașinilor de pompieri și al ambulanțelor.

Londra ardea...

La numărul 8 din Kensington Palace Garden, într-o casă veche, copleșită de viță sălbatică și înconjurată de verdeață, se desfășura o scenă foarte curioasă. Jaluzelele ferestrelor erau trase și luminile stinse. Din cînd în cînd, bombele făceau să

[2] Fruct al plantei exotice Diospyrus kaki, care crește în Extremul Orient.

vibreze geamurile. Doi oameni erau așezați față-n față: unul în spatele unei mese din lemn de mahon este un maior din R.A.F. cu pieptul acoperit de decorații, cu părul negru, rar; celălalt este Franz von Werra, asul german doborît cu două zile mai înainte nu departe de Maidstone. A fost adus la Kensington Palace Garden pentru a fi supus unui interogatoriu. Prizonierii numeau locul acesta „cușca", iar ofițerul britanic care se sprijinea într-un baston cu măciulia de aur și umbla cu o proteză n-avea încă poreclă. Nu-i era cunoscut nici numele. Fiecare știa numai că trebuia să te temi de el.

Situația lui von Werra nu era prea bună. Își arsese hîrtiile, dar ampenajul rămăsese intact, fapt care a atras special atenția maiorului. Iată-l recunoscut din cauza celor treisprezece semne nefaste zugrăvite pe avion. El era acel von „Werrer" care la 30 august, la postul de radio Berlin se lăudase că în cursul unei singure misiuni a doborît trei sau poate patru *Hurricane* în zbor, plus alte cinci la sol. Povestea făcuse mare vîlvă atît în Germania, unde presa s-a mîndrit cu ea, cît și în Marea Britanie, unde fusese ordonată o anchetă. Întîmplarea însă făcuse ca în ziua de 30 august nici o escadrilă, fie ea de *Hurricane* sau de *Spitfire*, să nu fi pierdut aparate în condițiile arătate de von „Werrer". Mai mult încă; pentru a totaliza cele nouă victorii, așa cum pretindea el că le-a obținut, i-ar fi trebuit pilotului să rămînă în aer mai mult de trei ore; autonomia de zbor a unui *Messerschmitt 109* nu depășea însă durata de o sută și cinci minute. În fine, nici un aparat de vînătoare inamic *izolat* nu efectuase în ziua aceea un atac de la mică înălțime. Ce mai rămînea după toate acestea din ceea ce la Berlin fusese denumită „cea mai mare performanță a unui vînător din tot timpul războiului?"

Că von Werra era von „Werrer", aceasta era sigur. Totul corespundea. Palmaresul Luftwaffe-ului la data de 28 august îi acorda lui von Werra locul șapte, cu opt bombardiere doborîte [3]. Cele cinci săgeți cu cocarde engleze adăugate pe ampenajul *Messerschmitt*-ului reprezentau cinci avioane de vînătoare. I-au fost deci omologate lui von Werra cinci din cele opt sau nouă *Hurricane* pe care afirmă

[3] După Mölders cu 29, Galland cu 24, Schöpfel cu 19, Joppien cu 13, Schneel și Bohr cu cîte 9.

că le-a distrus. În realitate însă, la 30 august el nu doborîse nici unul.

Maiorul britanic are ideea lui. Vrea să-l facă pe von Werra să mărturisească că el este von „Werrer", pentru ca după aceea să-i demonstreze că şi-a minţit şefii. Apoi nu va mai rămîne altceva de făcut decît să i se ceară să devină îngăduitor, ameninţîndu-l că, în caz contrar, minciunile lui vor fi dezvăluite în faţa camarazilor săi prizonieri. Pentru asul supranumit „diavolul roşu", pentru „baronul" von Werra atît de des fotografiat în revistele germane cu puiul de leu, mascota sa, ar însemna ridicolul şi prăbuşirea.

Von Werra ştia bine că e prins în capcană. Nu-i crezuse pe englezi atît de bine informaţi. Dar el era, fără îndoială, unul dintre ultimii aviatori făcuţi prizonieri. În cîteva zile, în cîteva ore poate, invazia va fi declanşată. Exploziile care zguduiau casa erau preludiul ei. Şi apoi, cine va fi crezut ? Maiorul inamic sau eroul doborît ? Von Werra înregistrase un disc despre pretinsele sale isprăvi. Aceasta se întîmplase mai înainte cu o săptămînă în barăcile camuflate de pe aerodromul său din Pas-de-Calais. Mîngîindu-şi într-una puiul de leu, a înflorit, a născocit. Ce risca acuma ? Îşi cunoştea camarazii. La popotă s-a rîs copios cînd s-a aflat că unul dintre ei, chemat în ultima clipă pentru un raid, s-a pomenit apoi, în haine de seară, în mîinile *Home Guard*-ului şi că un altul trecuse prin „cuşca" aceasta cu o valiză plină cu unt normand şi cu lichioruri, pe care intenţiona să le ia cu el în permisie. Toţi vor spune : englezul minte. Nu vrea să admită că unul dintre vînătorii noştri a putut, el singur, să provoace o asemenea hecatombă de *Hurricane*.

Von Werra făcea pe grozavul. Nu se putea compara o acuzaţie de lăudăroşenie cu una de divulgare a secretelor militare. Se ridică. Considera „discuţia" terminată. Chiar dacă războiul avea să mai dureze încă multă vreme, el nu va rămîne în Marea Britanie. I-o şi spuse englezului :

— Pariez pe o sticlă mare de şampanie contra zece ţigări că pînă în şase luni am să evadez.

Şi s-a ţinut de cuvînt [4].

[4] După nişte peripeţii extraordinare el a ajuns din nou în Germania. A murit acolo într-un accident, la bordul unui *Messerschmitt*, la 23 octombrie 1941 (*Kendal Burst* şi *James Leasor*. „Singurul care a evadat", Presses de la Cité).

Fu scos afară din cameră.

În depărtare, spre Tamisa, docurile se consumau în flăcări.

Ţinut la curent minut cu minut, Göring jubila. Cît de mult i-ar fi plăcut să fie în locul lui Fink, cu nasul în geamul bombardierului, adulmecînd mirosul acestei fripturi gargantuelice : docurile Londrei, îndesate cu tot soiul de articole alimentare, aruncate în cuptorul Luftwaffe-ului !

Christa Gormanns sună. Frau Göring era la telefon.

Mătăhăloasa labă plină cu inele apucă receptorul :

— Allo !... De data asta, s-a zis !... Londra e în flăcări. Piloţii mei au dat o lovitură drept în inima duşmanului... Este o zi istorică !...

Puţin după ora 18, escadrila 609, una din acelea trimise ca întărire lui Keith Park, pentru protejarea uzinelor de pe linia Brooklands-Windsor, zări bombardierele deasupra Londrei. Se repezi într-acolo. Dar avioanele de vînătoare inamice erau prezente, numeroase, arogante, îndîrjite ca nişte muşte înaintea furtunii. Comandantul secţiunii albastre îşi oferi totuşi un *Dornier 17,* care se va prăbuşi în Tamisa.

La rîndul lui, caporalul Wojtowicz din escadrila 303 fu nevoit să sară cu paraşuta. Se răni grav la braţ şi la picior. „...Cu toate cele două victorii ale mele — spune el —, m-am întors tare mîhnit, căci toată periferia Londrei era în flăcări. Era un spectacol foarte trist. Îmi aducea aminte de un zbor cu un an mai devreme în Polonia, aproape de Lublin. Era la fel".

La ora 20 a fost difuzată parola :

„Cromwell !"

Aceasta însemna : invazie iminentă.

În sate sunau clopotele. Se aruncau în aer poduri. Obstacole din sîrmă ghimpată barau şoselele. Oamenii din *Home Guard* patrulau prin sate. Trei ofiţeri dintr-o brigadă din Lincolnshire au călcat peste nişte mine şi au pierit. La uzina Supermarine din Southampton se zvonea că debarcarea începuse. Muncitorii aşteptau să fie obligaţi să-şi apere atelierele de montaj metru cu metru.

El soseşte !

Vechiul strigăt, puțin uitat, răsună din nou, și acum nu mai provocă surîsul nimănui. De unde provenea această bruscă sensibilitate față de invazia inamică ? Desigur, în primul rînd ea se datora giganticului raid din cursul după-amiezii. Apoi, unui număr infinit de zvonuri. Cei patru spioni arestați pe coastă, dintre care trei au fost spînzurați, vorbiseră. Dezvăluiseră că misiunea lor consta în a „informa Înaltul comandament german asupra mișcării diviziilor destinate să întărească dispozitivul de apărare al zonei de debarcare". Faimoasa poveste a „mării de foc" revenea și ea. Dar nu era totul. Mai erau și concentrările de flotile de debarcare și acea instrucțiune dată în cursul nopții de 6 spre 7 tuturor crucișătoarelor, distrugătoarelor și vaselor mai ușoare de a sta sub presiune, în alarma nr. 1, „invazie iminentă prevăzută în următoarele douăsprezece ore".

Londra va dormi puțin în noaptea aceasta. Prima lovitură primită pe nepregătite este aceea care doare cel mai mult.

La capul Blanc-Nez, Göring începu să rostească o declarație răsunătoare la radio. El spunea reporterului venit să-l intervieveze :

— Am preluat personal conducerea Luftwaffe-ului în lupta împotriva Marii Britanii.

Apoi, adăugă :

— Pentru prima dată, Londra a fost atacată în plină zi.

Repetă :

— Este un moment istoric. Echipajele bombardierelor noastre, însoțite de curajoșii lor camarazi vînătorii, vor continua să execute ordinele pînă la realizarea totală a planurilor noastre.

Revenit în trenul său special, Göring, pe care aerul curat, tensiunea nervoasă și emoțiile victoriei îl epuizaseră, se lăsă să cadă pe pat. Era fericit. Îi era somn. Numai de n-ar începe să transpire ca în unele nopți. Asta i-ar strica toată plăcerea.

Deasupra capului, zgomot de motoare.

Două sute patruzeci și șapte de aparate plecau din nou. Călăuzite de lumina incendiilor, vor bombarda încă o dată Londra, de astă dată noaptea.

Orașul era ocupat cu strîngerea morților, aproape o mie, cînd sirenele mugiră din nou.

După trecerea raidului de noapte a fost publicat un comunicat. Era extrem de sobru :

„Au fost provocate incendii instalațiilor industriale. Instalațiile rețelei de distribuire a electricității, precum și alte servicii publice au suferit unele stricăciuni, iar cîteva căi de comunicație au fost lovite. Docurile au fost de asemenea ținta mai multor atacuri. Informațiile privitoare la numărul victimelor vor fi comunicate mai tîrziu".

Revenind din misiune, Deacon Elliott, din escadrila 72, nota în carnetul său :

„Londra a fost supusă primului raid serios și de durată. Cît timp vor putea oare suporta oamenii toate acestea ?"

La 8 septembrie, Göring, aplecat deasupra hărții Londrei, studia rezultatul bombardamentelor din ajun și iată-l acum și pe el împărțind inițiale — nu escadrilelor sale, ca Dowding, ci *țintelor*. Estul capitalei engleze împreună cu docurile deveneau sectorul A ; vestul, sectorul B. Este ciudat că exact în aceeași zi, șefii supremi ai celor două armate aeriene ce se confruntau s-au dedat aceluiași joc.

În ziua aceea, care din ordinul regelui a devenit o zi de rugăciuni naționale, activitatea era destul de redusă, dar aviația de vînătoare trebuia să rămînă în aer : „Patrulele de rutină continuau să vegheze — raportează Deacon Elliott. — Intercepții aproape întotdeauna reușite. În medie, trei misiuni pe zi, adesea cinci".

Seara, bilanțul a fost bun. Marea Britanie învinsese Germania cu cincisprezece la doi. Dar în cursul nopții, Londra a fost din nou bombardată de două sute șapte bombardiere germane.

„Au început bombardamente metodice asupra Londrei — scrie René Mouchotte, care se găsea tot la Odiham. — Ieri 400 de morți [5], azi 280. Ce va fi mîine ? Este oare în-

[5] Ziarele de duminică, tipărite în cursul nopții la Londra, publicau această cifră. „Times", din ziua de 9, consacră un foarte important articol relatării marelui raid. Se afirma acolo că au fost doborîte o sută șapte aparate germane ; în realitate n-au fost decît patruzeci și unu.

ceputul marelui atac promis de Hitler ? Nu a anunţat el invadarea Marii Britanii pe la sfîrşitul lui august, începutul lui septembrie ? De ieri englezii au început să bombardeze Berlinul".

Era adevărat. De acum încolo, între Anglia şi Germania nu va mai exista decît un singur limbaj comun : cel al bombelor. În iulie mai exista încă fierberea cancelariilor şi discursuri răspunzînd altor discursuri. În august am avut zvonurile de invazie, atacurile împotriva convoaielor, paraşutajele neobişnuite, intoxicarea pe calea undelor. În septembrie, războiul total bătea la uşă cu pumnul lui înmănuşat în fier.

Marea Britanie a primit bombele din 7 septembrie ca pe un duş rece. Distrugerile au impresionat-o. Lovitura a fost grea pentru locuitorii cartierelor populare, iar cei din docuri au crezut cu adevărat că flăcările din timpul nopţii nu le vor îngădui să mai revadă vreodată lumina zilei. În cursul zilelor următoare — cînd bombardamentele nu au încetat — recriminările se amestecau cu strigătele de furie împotriva *hunilor*. Oamenii îşi aminteau că erau săraci. Vorbeau „să se ducă să facă scandal la Savoy". Apoi, treptat, treptat, s-au obişnuit cu nesiguranţa. Se trăia sub ameninţarea morţii. Erau preocupaţi de o metodă de încălzire a adăposturilor în timpul iernii. Priveau cerul să vadă dacă nu cumva strălucea acolo „luna bombardierelor" şi se duceau la spectacole. La teatrul Garrick se juca o piesă de Sacha Guitry în beneficiul Crucii Roşii. La cinema avea mare succes „Soţia mea favorită". Un alt refren „Biguin the Biguin" luase locul privighetorii din Berkeley, din care începuse să circule o versiune destul de „ollé-ollé" : „Şase perechi gustau dulci rătăciri sub acoperişul Claridge-ului, cînd o bombă căzu în Berkeley Square". D-l Neville Chamberlain, care suferise la 29 iulie o operaţie chirurgicală, şi-a reluat funcţiile la Downing Street după o odihnă la ţară. D-l Ernest Bevin, ministrul muncii, se găsea din nou la postul său după o scurtă absenţă datorită unei mici intervenţii la nas şi la gît. Subsecretarul de stat la război, lord Croft, primea la Ministerul de Război o delegaţie din partea lui *Standing Conference*, condusă de lordul Hoder, care venea să-l întreţină despre educaţia sexuală în armată. Se dezminte categoric informa-

ția potrivit căreia corpul diplomatic ar fi pe punctul de a părăsi capitala Marii Britanii.

Comerțul și moda nu și-au pierdut drepturile. Printre modelele de toamnă, preferințele se îndreptau către costumul battle-dress[6] din catifea lavabilă, cu fusta asortată. Un membru al Academiei Regale se oferea să execute „foarte repede și la prețul de cinci guinee" portrete în mărime naturală, grație cărora te asigurai că „nu vei muri cu totul". Intrară în joc și statisticienii. Cifrele primului raid au fost mari ? Statisticienii au calculat că, pentru a ucide o persoană din zece din populația insulelor britanice, aviatorii germani ar trebui să continue să omoare cîte o mie de persoane pe zi timp de treisprezece ani și jumătate...

La 10 septembrie, timpul se strică. N.B.B.S.-ul, stația de radio în solda germanilor, lansă un apel : „Îndemnăm pe compatrioții noștri să facă, împreună cu noi, un ultim efort pentru obținerea păcii".

Ziua a fost mai calmă, dar noaptea Londra a fost atacată de o sută patruzeci și opt de bombardiere.

La 11 septembrie, evidența trebui să fie acceptată : R.A.F.-ul nu fusese învins. Hitler fixă pentru 24 septembrie ziua operației *Seelöwe*. În 14 trebuia deci să fie înștiințat Raeder, care cerea un termen de zece zile pentru a pune marina pe picior de război.

Timpul s-a restabilit, în afară de cîteva ploi de toamnă, bruște și calde, care au căzut pe neașteptate. La Uxbridge, Keith Park analiza rezultatele ultimelor zile. Constată că raidurile germane au trecut de la două la trei pe zi și că sînt efectuate de către „Walhalla" de cîte trei sute pînă la patru sute de aparate, care, împărțite în două valuri, produc un timp global de „aglomerare" de ordinul a patruzeci și cinci pînă la șaizeci de minute. Față de aceste aspre realități, șeful grupului 11 strînse și mai tare șurubul dispozitivului său. El va opune escadrilele sale tot două cîte două, în ordinea următoare : escadrile pregătite pentru primul val ; escadrile disponibile în cincisprezece minute împotriva celui de-al doilea val și escadrile disponibile în treizeci de minute, ca ajutor și supraveghere a aerodromurilor și uzinelor. Dar

[6] Veșmînt-bătălie.

dacă mai venea și al treilea val ? Vor fi trimise, două cîte două, ultimele escadrile de rezervă. Acestea aveau o compoziție din ce în ce mai pestriță. „Soseau noi piloți pentru a înlocui pierderile noastre — scrie Deacon Elliott. — Erau toți foarte tineri și lipsiți de experiență. Unii dintre ei aveau o medie de numai nouă ore de zbor pe *Spitfire* cînd erau trimiși să înfrunte dușmanul. Unii au rezistat mai mult. Au fost chiar unii care au supraviețuit".

În ziua aceea, Luftwaffe-ul a atacat prin surprindere uzinele Supermarine de la Southampton. N-a fost vreme nici să se dea alarma. Pagube considerabile. Aproape șaptezeci de morți.

În aer, caporalul polonez Wojtowicz a fost lovit și ucis după ce doborîse din nou un *Messerschmitt 109*.

Pe undele B.B.C-ului, vocea lui Winston Churchill era mai estompată ca oricînd :

„Mai multe sute de șlepuri, zeci și sute de vase de comerț... o mulțime considerabilă de ambarcații de tot felul... de-a lungul coastelor Europei, de la porturile germane și olandeze pînă la porturile franceze, de la Dunkerque la Brest și de la Brest pînă-n porturile Golfului Biscaia..."

Mai adăuga :

„Efortul făcut de germani pentru a ajunge să stăpînească aerul deasupra Angliei este, firește, punctul crucial al acestui război. Pînă-n prezent au înregistrat un eșec răsunător".

Și încheia :

„Dacă această invazie va fi încercată vreodată, se pare că ea nu mai poate fi amînată multă vreme... Iată de ce trebuie să considerăm săptămîna ce vine ca pe unul din momentele hotărîtoare ale istoriei noastre. Ea poate fi comparată cu zilele în care Armada se apropia de coastele noastre... sau cu acelea în care Nelson stătea de pază între noi și marea armată a lui Napoleon, adunată pe cîmpia de la Boulogne".

În timpul nopții, o sută optzeci de bombardiere au atacat Londra.

„12 septembrie — scrie Deacon Elliott —, am revenit la Biggin Hill. Am o zi liberă și profit de ea pentru a vizita

spitalele. Hiram, Happy și Desmond sînt la Queen Mary's Hospital, la Sidcup. Happy și Desmond au intrat în convalescență și vor pleca în curînd în concediu. Hiram trebuie să mai aștepte. Ceva mai tîrziu, Dutch și cu mine ne ducem să-l vedem pe Jimmy la Farnborough. S-ar putea să i se amputeze piciorul [7]".

„Times" reproduce apelul lui Winston Churchill către națiune. Publică de asemenea protestele indignate ale naziștilor cu privire la bombardamentele efectuate de R.A.F. Imobilul Reichstagului, coloana Victoriei din centrul Tiergarten-ului și vestita Casă a inginerilor germani, unde au fost primiți atîția delegați din întreaga lume, au fost deteriorate : „Asasinul Churchill a ordonat aviatorilor săi să evite orice obiectiv de interes militar, pentru a se consacra exclusiv distrugerii monumentelor. La aceasta nu poate exista decît un singur răspuns : acela al piloților germani". Alt act de barbarie : aparatele britanice au aruncat saci plini cu gărgărițe pe cîmpiile Germaniei, Belgiei și Luxemburgului pentru a contamina recoltele. „S-a stabilit — precizează ziarul — în cursul unei adunări ținute la Londra noaptea trecută că această acuzație era lipsită de orice temei". În ceea ce-i privește pe medicii britanici, aceștia cereau mai multe căști de oțel pentru a putea circula pe străzi și a da îngrijiri în timpul alarmelor.

Londra a fost bombardată.

Un proiectil cu explozie întîrziată a căzut la cîțiva metri de catedrala Sf. Paul. Ofițerul artificier Davies și ajutorul lui, genistul Wylie, au lucrat timp de trei zile pentru a-l scoate din craterul lui adînc de opt metri, în care se înfipsese. Amîndoi vor fi decorați cu Crucea George.

O altă bombă a explodat aproape de palatul Buckingham. Toate geamurile fațadei dinspre nord, unde dau apartamentele regelui și ale reginei, au fost făcute țăndări. Ușile au fost luate de suflu, molozul a căzut din plafoane. Din fericire, suveranii nu se aflau acolo.

La 13 septembrie, timpul era nesigur, apoi se strică de tot. „Ce zi pentru zbor !", exclamă Deacon Elliott. Folosin-

[7] Din fericire, amputarea va fi evitată.

du-se de nori, cîteva avioane izolate s-au strecurat pînă la Londra în timpul dimineţii. Bombele lor au lovit ţinte alese : Downing Street, Whitehall, Trafalgar Square şi, din nou, palatul Buckingham. De data aceasta, capela regală a fost grav lovită.

La Kenley, plin de zumzetul W.A.A.F.S.-urilor, încîntătoare după părerea lui Ginger Lacey, fu cerut un voluntar. Roşcatul din Yorkshire răspunse prezent. Aşa sînt oamenii din escadrila 501. Ce trebuia făcut ? De doborît un *Heinkel 111.* O adevărată treabă de ucigaş cu simbrie. De jos va fi dus de mînă prin vata norilor. Controlul va juca rolul bastonului alb al orbului. Est — sud-est — est — sud — şi iar sud-est.

La comenzile *Hurricane*-ului său, Lacey se simţea bine. Nu regreta decît un lucru : bătrînul lui cal pe care va trebui să-l omoare înainte de a-l părăsi. Nu se punea problema unei încercări de aterizare la întoarcere. Toate aerodromurile erau cufundate în ceaţă. Va trebui să sară.

— Ei bine, spuse Ginger, de mult voiam să cunosc senzaţia asta...

Acum sosise momentul. Păcat de tine, bătrîne *Hurricane !*

— Sud, rosti vocea de la sol.

Pilotul înclină manşa, apăsă uşor cu piciorul pe palonier. Cu ochiul la busolă, casca la urechi, aştepta. Avea întîlnire cu omul pe care trebuia să-l omoare şi nu ştia încotro merge. Se lăsă condus.

— Sud-est...

Dar ce are, în definitiv, *celălalt,* cel care trebuia ucis, că-şi schimbă mereu direcţia ? S-ar spune că se ştia urmărit şi încerca să-şi piardă urma. În jurul *Hurricane*-ului, un univers lăptos, dens, fantomatic. Şi strania urmărire continua. Ea va dura mai mult de o oră.

În sfîrşit, iată-l.

Pe jumătate mascat de nori, era acolo, cu cele două motoare ale lui, cu botul lui de sticlă, cu crucile negre şi zvastica de pe ampenaj. Lacey nu aşteptă. Trase... O salvă

lungă. Ea sfărîmă cupola din spate şi ucise pe mitralior. Englezul îi văzu corpul alunecînd şi capul înţepenindu-i pe o parte a carlingii.

Imediat bombardierul plonjă.

Lacey îl urmă. Împreună s-au afundat într-o vată deasă, cenuşie. *Heinkel*-ul mai schimbă de două sau trei ori direcţia. Lacey îl urmări implacabil.

„Sînt absolut sigur că el credea că-i pierdusem urma...", raportă el.

Se menţinea ceva mai jos decît el şi într-o parte, în unghiul mort. Nu-l lăsa din mînă. Deoarece parbrizul *Hurricane*-ului nu oferea o vizibilitate prea mare mai ales în nori, el îl pîndea prin primul sfert lateral al cupolei de sticlă. Lacey nu-l slăbea din ochi nici o clipă pe cel pe care trebuia să-l ucidă. Dacă se ridica, se ridica după el ; dacă vira, vira şi el. Zburau împreună spre sud.

Lacey pîndea prima înseninare, chiar scurtă, o clipă cînd să poată trage. Niciciînd un duşman n-a fost privit atît de mult înainte de a muri. Un duşman frate care merge alături de tine, aproape coastă-n coastă, şi nu te vede.

Gata ! *Heinkelul* a ieşit din nori ! Lacey voia să tragă, dar şi celălalt l-a văzut. Cineva dădu la o parte mitraliorul mort şi îi luă locul. Cele două avioane erau atît de aproape, încît Lacey vedea totul ca şi cum s-ar fi aflat în bombardier. Celălalt trase. Un val de aer rece lovi *Hurricane*-ul. Radiatorul fu smuls. Cîteva secunde şi motorul va lua foc. Hai, Lacey, dă-i drumul ! El strivi butonul de comandă al mitralierelor şi nu-i dădu drumul decît după golirea întregii încărcături. Cele două motoare ale *Heinkel*-ului au luat foc. După culoare, Lacey deduse că ardea glycolul, şi nu uleiul. Puţin îi păsa, şi el ardea. Înainte de a sări cu paraşuta, se asigură că celălalt se prăbuşea ca o torţă spre pămînt. Apoi, sări. Adio, bătrîne *Hurricane !*

Ieşind dintr-un nor, Lacey, atîrnat de paraşută, urmărea din ochi aparatul lui, care se va sfărîma în flăcări pe un cîmp. Nişte oameni alergau spre incendiu. Îi privi şi zări, la cîteva sute de metri, un soldat din *Home Guard*. Strigă la el :

— Aici... chiar deasupra dumitale...

Omul îl auzi în cele din urmă şi-şi ridică privirea. Îl luă la ochi cu arma sa cu două ţevi. „Păreau două tunele gemene de cale ferată". Lacey dădu drumul tuturor înjurăturilor vocabularului lui şi... erau destule. Ele l-au salvat. Soldatul îi spuse mai tîrziu : „Numai un englez veritabil putea să înjure atît de oribil !"

Lacey ateriză în iarbă. Iată-l demn de a intra în *Caterpillar Club*.

Abia mult mai tîrziu va afla ceea ce fusese pus să facă : doborîse *Heinkel*-ul care bombardase palatul Buckingham.

XV

ZIUA LUI CHURCHILL

În timp ce pe cerul Angliei Lacey executa *Heinkel*-ul *111*, la Berlin Hitler lua dejunul împreună cu generalii lui. Göring se afla acolo. Părăsise pentru această împrejurare postul lui de pîndă de la capul Blanc-Nez. Führerul insista asupra necesității imperioase de a se asigura o superioritate aeriană absolută. Părăsindu-l, unii dintre cei de față se întrebau dacă el nu prefera să obțină capitularea Marii Britanii cu ajutorul bombelor mai curînd decît printr-o debarcare, care continua să fie riscantă. Un fapt părea să confirme această supoziție : în aceeași seară N.B.B.S.-ul anunță :

„Chiar dacă invazia nu se va produce într-un viitor apropiat, bombardamentele vor face viața imposibilă".

Deasupra Kent-ului, timpul era dezastruos.

„Două călătorii cu Robby — nota Deacon Elliott. — În afară de cîteva *Me 109* întîlnite, ambele au decurs fără incidente".

În timpul nopții, o sută cinci bombardiere au atacat Londra.

Comandantul de escadrilă Oxley, în fruntea *Hampden*-elor sale, a bombardat șalupe de debarcare la Ostende. „Aveam impresia — raporta el — că nu vor fi atîtea nopți

pentru a efectua toate drumurile pe care le-am fi dorit... atît eram de convinşi de urgenţa situaţiei".

Niciodată nu se vorbise atît de „Leul de mare" *(Seelöwe)*. La 14 septembrie, Hitler şi-a adunat din nou statul-major. Era într-o dispoziţie mai curînd optimistă. După părerea lui, pe plan maritim, totul era gata pentru invazie. Nu părea să acorde importanţă raportului primit în ajun din partea statului-major al marinei de la Paris datat 12 septembrie, care glăsuia : „Intervenţiile bombardierelor britanice, ale vaselor rapide de suprafaţă şi cele ale artileriei de coastă cu tragere lungă au luat pentru prima dată o extindere serioasă. Radele din Calais, Dunkerque, Boulogne şi Ostende sînt de acum încolo inutilizabile din cauza bombardamentelor efectuate de aviaţia şi artileria de coastă. Unităţile marinei britanice pot opera în mod practic în Marea Mînecii, fără a fi stînjenite. Din pricina acestor dificultăţi, se cuvine să se prevadă întîrzieri în ceea ce priveşte concentrarea vaselor flotei de debarcare". Hitler vorbea acum de Luftwaffe. Göring asculta ; avea părerea lui personală despre această chestiune.

Operaţia *Seelöwe* începuse să-l cam plictisească. Era de la început convins că partida putea fi cîştigată numai de armata aeriană. Marinarii şi soldaţii n-ar fi avut apoi decît să exploateze succesul aviatorilor. Führerul aprecia că ceea ce realizase Luftwaffe era „mai presus de orice elogiu". Deplîngea vremea rea, care împiedicase efectuarea mai rapidă a acţiunii şi încheie : „Victoria se va obţine printr-o debarcare reuşită, dar pentru a întreprinde o asemenea operaţie este indispensabilă o superioritate aeriană totală".

Avea oare Hitler cunoştinţă atunci de memorandumul lui Raeder din aceeaşi zi, al cărui prim paragraf afirma categoric : „Situaţia aeriană actuală nu permite deocamdată începerea operaţiei, dată fiind amploarea riscurilor" ? În orice caz, führerul decise să amîne începerea operaţiei *Seelöwe* pînă la 17 septembrie. Îşi lăsa timp să respire. Göring se gîndea, fără îndoială, tot timpul la remarca pe care o va face peste două zile mareşalilor săi : „Să nu-l slăbiţi pe inamic, şi în patru sau cinci zile aviaţia lui de vînătoare va fi lichidată. Apoi va trebui să eliminăm uzinele lui

de aviație... «Leul de mare» nu trebuie nici să stînjenească, nici să oprească acțiunea întreprinsă de Luftwaffe!"

Conferința se încheie. Von Brauchitsch se felicita, fără îndoială, de a-i fi suflat lui Halder că, în cazul în care Luftwaffe nu va reuși să distrugă R.A.F.-ul, s-ar putea prevedea debarcarea la adăpostul unui imens ecran de fum. Exista oare un mijloc mai bun de a dovedi că aviația risca să nu-și poată îndeplini în întregime obligațiile ? Raeder, la rîndul lui, și-a asigurat de minune o acoperire prin paragraful său C : „Atacurile aeriene împotriva Angliei și în special asupra regiunii londoneze trebuie să fie continuate fără întrerupere. Dacă timpul va fi favorabil, ar fi nimerit să se aibă în vedere o intensificare a acestor atacuri..."

Fiecare și-a luat precauții. Mașina era în mers. De zece zile fusese lansată într-o direcție greșită. Nimeni nu mai era în stare să vadă aceasta și, chiar dacă o vedea, s-o spună. Luftwaffe-ul se înverșuna împotriva unor cărămizi, în loc să distrugă aluminiu și piloți.

Pe aerodromurile britanice, atmosfera s-a schimbat. Unde e vremea cînd se organizau tot soiul de spectacole pentru a-i distra pe aviatori după isprăvile lor, cînd un difuzor instalat pe culoar anunța prin vocea foarte dulce a unei femei : *„Twenty two hours. Good night every one, good night* [1]" și cînd comandantul bazei și soția sa organizau recepții nocturne ? „În seara aceea — relatează Deacon Elliott —, toți ofițerii disponibili erau prezenți. A fost minunat. Apoi ne-am dus să terminăm noaptea la «Skooner», la Alnonouth. În pofida autorității sale, care era mare, comandantul nu putuse evita ca reuniunea să capete un caracter de destindere, pe care nu-l prevăzuse. Într-adevăr minunat". Cu cîteva săptămîni mai înainte aveau timp de așa ceva. Credeau că n-au, dar aveau. Își dădeau acum seama de asta, cînd într-adevăr nu mai aveau de loc. Pe pereții popotei, la Acklington, John Parker, un artist de mare talent, îi desena pe piloții din escadrila 72 și din 79. Acum, escadrilele, frînte de oboseală, treceau dintr-un sec-

[1] Ora zece seara. Noapte bună tuturor, noapte bună (în limba engleză).

tor în altul și se retrăgeau la nord pentru a-și vindeca rănile...

Ministerul Aerului a publicat un prospect reprezentînd un mormînt pe care era înfiptă o cruce și creșteau buruieni zbîrlite de vînt.

What did he die of? (Din ce cauză a murit?), întreba el.

Urma o lungă enumerare :

— A uitat să-și regleze altimetrul înainte de decolare.

— Credea că se va putea totuși descurca.

— Își spunea că avea o șansă dintr-un milion de a-și folosi parașuta.

— Credea că bombardierele lor nu sînt escortate.

— Zborul razant îl distra foarte mult.

— *Credea* că reperul busolei sale era bine plasat.

— Nu vedea utilitatea studierii bărcii de salvare.

Printre cele șapte motive ale morții, inamicul nu era menționat decît o dată. Vrînd cu tot dinadinsul să fie rezonabil, rezultatul era mai trist decît orice.

Cu timpul, începea să te cuprindă îndoiala. Vremea era rea. Se zbura mai puțin, și din acest motiv nervii se zdruncinau. Prea mulți băieți au dispărut, prea mulți erau prin spitale, unde unii au devenit niște monștri. În aer plutea așa ceva ca un miros de eter. „Mă simt foarte obosit zilele astea și nu înțeleg de ce", scrie Deacon Elliott. Mai adaugă : „Cred că am ajuns cu toții în aceeași stare". Raidurile încep să fie apăsătoare și pentru piloți. Preferau vremea „cînd toate cădeau pe capul lor". Atunci, cel puțin, totul era simplu. Cînd se regăseau seara cu cele două brațe și două picioare intacte și discutau scorul, nu mai rămînea nimic întunecat. Întregul război era concentrat între cei patru pereți ai *dispersal*-ului. Nu te temeai de nici o surpriză proastă din exterior. Se simțeau într-adevăr ca niște războinici. Era crîncen, dar era bine. Acum însă, rătăceau pe cerul cenușiu, întîlneau mari turme de *Dorniere* imbecile, care se duceau să-și arunce bombele pe doamne bătrîne și pe școli. Se temeau pentru cei iubiți. Aveau impresia neputinței. Își pierduseră cea mai mare parte din puterile vrăjite.

„Se poate datora sau nu surmenajului această stare — scrie Air Marshall-ul sir Gerald Gibbs, care pe vremea aceea era comandantul grupului 11 —, dar aveam sentimentul că, în sferele înalte, munca noastră nu era apreciată la justa ei valoare. Purtam o bătălie defensivă, iar în aer, mai mult ca oriunde, nu se poate cîştiga un război apărîndu-te".

Se depuneau eforturi pentru repararea aerodromurilor şi erau depozitate mari grămezi de pietriş pentru astuparea craterelor. De mai multă vreme se renunţase la spectaculoasele steguleţe galbene care indicau locul proiectilelor neexplodate. „La ce bun să interzici folosirea anumitor zone ale unui aerodrom din pricina unei bombe care ar putea exploda în fiecare clipă — spunea Gerald Gibbs — şi să compromiţi pentru cîteva zecimi de secundă imprevizibile o activitate permanentă de decolare şi aterizare. La urma urmei, erau riscurile războiului!"

În cele din urmă, repararea pistelor a fost încredinţată aviatorilor.

S-au obişnuit, de asemenea, foarte repede cu prezenţa W.A.A.F.S.-elor — foarte agreabilă în sine — şi, mai mult încă, cu folosul pe care-l aduceau. La început „bărbile bătrîne" au protestat: „Fără femei, ele se ceartă într-una, şi vocile lor ţipătoare sperie cîinii!"

Gerald Gibbs a slăbit cu aproape cincisprezece kilograme. Era de înţeles. Stătea tot timpul cu nasul aplecat pe harta *Ops'room*-ului. Lua parte cu gîndul şi cu inima la fiecare bombardament. Îi era familiar pînă şi ultimul drumeag de pe cer folosit de tîlharii aerului. De îndată ce placa „inamică" trecea dintr-un careu într-altul, el mormăia: „Ia te uită, merg la Duxford", sau „Ticăloşii! Se duc la Chelsea..." Invizibilă pe hartă, era casa unde locuia familia lui. S-ar spune că o lampă semnalizatoare roşie era aprinsă acolo. Gibbs n-o vedea decît pe ea. Se gîndea: „Se duc într-acolo. Banditii ăştia se duc la mine!" Linia telefonică directă care-l lega de locuinţă îi permitea să-şi prevină soţia. „Fii atentă, vin". Într-o zi fu el cel chemat. I se telefona de la el că bombe incendiare căzuseră pe casă şi în grădină. Liniştit fiind că auzea vocea soţiei sale şi fiind convins, de vreme ce ea îi vorbea de stricăciuni materiale, că băieţelul era teafăr, întrebă:

— Și mașina aceea nouă n-a pățit nimic ?

„Cititorii căsătoriți mă vor înțelege — scrie el. — Am avut serioase neplăceri conjugale !"

Ziaristul american Ralph Ingersall se afla la Londra. Pregătea o serie de articole ce urmau să apară în „Daily Express" în luna noiembrie. El spunea :

„Între sîmbătă 7 septembrie și duminică 15 septembrie, Hitler cucerise Londra, dar n-a știut-o".

Schiță apoi un tablou impresionant al capitalei britanice : „Transporturile sînt oprite, străzile acoperite de cărămizi și cioburi de geamuri [2], apa este practic oprită... populația civilă, nefiind pregătită, trăiește într-o groază continuă... îi trebuie un curaj de necrezut și o încredere în sine extraordinară, pentru a nu presupune că orașul va fi bombardat și incendiat pînă la nimicirea totală..."

Regele și regina dădeau exemplu. Palatul Buckingham a mai fost luat drept țintă în două rînduri. Ei rămîneau pe loc și nu-și trimiteau fiicele la țară. Voiau să fie doi londonezi în rînd cu toți ceilalți. Nu-i atît de simplu să fereștî anumite monumente, se scria într-o notă germană. Catedrala Sf. Paul este situată aproape de un pod de cale ferată, iar palatul Buckingham lîngă cazarma Wellington și gara Victoria. Maiestatea-sa a creat Crucea George și Medalia George, destinate special recompensării actelor de curaj. Ne amintim că locotenentului R. Davies, care a scos amorsa bombei neexplodate căzută pe catedrala Sf. Paul, i-a fost conferită Crucea George. El a fost primul titular.

Vremea începe din nou să fie frumoasă. Noaptea de 14 spre 15 septembrie a fost calmă.

Peluzele sînt acoperite de rouă. Cînd împingi obloanele ferestrelor ți se udă mîinile. Pe mai multe mile, cîmpia este înecată în ceață ; cîțiva copaci închipuie pete de aur. Se simte însă că va fi frumos : „Vremea lui Hitler". Pilotul Alan Wright se trezi, se pregăti și decolă pentru a-și face

[2] „Care este azi suprafața totală a geamurilor sparte ? — îl întreba Winston Churchill pe ministrul său de interne. — Mi se poate da o apreciere a stricăciunilor ? Desigur, dacă cifra producției noastre lunare o depășește pe cea a stricăciunilor, totul n-are decît o importanță relativă și nu există nici un motiv să ne alarmăm".

„spotting"-ul : o plimbare pe Marea Mînecii pentru a comunica în fonie indicaţiile calitative, mai ales tipurile aparatelor inamice, pe care radarul, un instrument cantitativ, nu le putea furniza. Aceasta îngăduia o ripostă mai bine pregătită. Prea tîrziu ! Ei se şi aflau acolo ! În drum spre Londra !

Escadrila 504 avea musafiri : nişte generali americani veniţi anume din S.U.A. pentru a studia „viaţa într-o escadrilă de vînătoare". Salutări, prezentări, vizitarea locurilor... *Scramble !* Dintr-un salt, piloţii s-au repezit la *Hurricane*-le lor. Aveau ordinul să patruleze deasupra Northweald-ului. Un american îşi scoase cronometrul şi constată calm că între alarmă şi decolarea celor douăsprezece aparate nu se scurseseră decît 4 minute şi 50 de secunde. Amănuntul va fi trecut în raport.

Sus, cerul devenise albastru. Era brăzdat de fîşii albe de condensare. Pentru cei de pe sol, războiul se desfăşura pe tabla uriaşă, un război geometric, aproape abstract. Combatanţii nu apăreau acolo decît atunci cînd erau loviţi mortal. Atunci se vedea un fum negru care se repezea spre pămînt, iar avionul era zărit în scurtul interval care-l despărţea de explozie. În tot restul timpului, lupta se dădea între nişte linii albe.

Sergentul Holmes de la Westkirby (Liverpool) se găsea cu escadrila 504 la aproape 17 000 de picioare deasupra Gravesend-ului. Deodată iată-i ! Vreo treizeci de *Dorniere.*

„Am urcat de-a lungul Tamisei — raporta el. — O zăream prin luminişurile din nori. Mă aflam în ultima secţiune a escadrilei mele. Comandantul ne-a ordonat să atacăm...

— *Tallyho !*"

Holmes era la prima sa luptă. S-a aruncat în ea cu ardoare.

„Am dat tot ce am putut. Zburau ţăndări la dreapta şi la stînga. Rupsesem contactul pentru a pregăti un nou atac, cînd parbrizul meu se acoperi cu ulei negru... Am tras orbeşte... nu mai ştiam dacă era aceeaşi ţintă... Apoi a izbucnit o flacără mare... probabil că-i lovisem rezervorul de benzină".

Sergentul, nepotolit, se repezi într-un al doilea *Dornier.* Un atac frontal :

„Pe acesta l-am lovit în carlingă. Am văzut cum se desprinde ceva, dar n-am înțeles că era un om decît atunci cînd eram gata să-i lovesc parașuta".

În clipa aceea, în încăierarea din ce în ce mai confuză, Holmes simți un șoc teribil în aripa lui stîngă. Aparatul său intră în vrilă. Comenzile nu mai răspundeau.

„Cădeam răsucindu-mă spre pămînt... am ridicat acoperișul de sticlă și mă luptam să ies din avion. M-am hotărît să sar pe cînd străbăteam un nor. O palmă zdravănă, ca și cum m-aș fi lovit de un zid ! Parașuta mea întîrzia să se deschidă..."

Nu s-a deschis decît la o sută de metri de pămînt. Holmes avu senzația că n-a plutit decît timp de zece secunde. A mai avut timp să vadă un *Dornier* prăbușindu-se în flăcări. Fără îndoială, cel lovit de el. Picioarele i-au și atins o streașină ; alunecă de-a lungul unui acoperiș, de care căută în zadar să se agațe, și se prăbuși pe spate, într-o grădină. Unii afirmă că a căzut într-o ladă de gunoi.

„Am văzut două fete venind spre mine. N-au avut nevoie de prea multă vreme pentru a înțelege că eram un pilot din R.A.F. Le-am îmbrățișat pe amîndouă..."

Jos, alarma surprinsese orașul. Timpul era frumos. „În West End, razele soarelui luminau locuri aproape pustii". Era o duminică frumoasă de sfîrșit de vară, cînd aerul este diafan și parcurile, scăpate de arșița lui august, emană mireasma ierbii și a primelor flori veștejite. În „Sunday Times" din dimineața aceea, direcția lui *Grosvenor House* invita pe cei rămași la Londra „să vină să danseze în noul lor restaurant-cavou".

La Automobil Club, colonelul Passy, șeful serviciului de informații al Franței Libere, juca tocmai bridge cînd *Dornier*-ul doborît de Holmes căzu pe acoperișul gării Victoria. „Nici un jucător nu se clinti — spune el —, pe nici un chip nu se citea vreo urmă de emoție ; m-am silit să rămîn pe scaunul meu, sacrificînd mistuitoarea mea curiozitate necesității de a păstra în orice împrejurare un calm imperturbabil".

Echipați cu căștile lor plate și echipamentul de campanie, soldați însoțiți de sergenții lor s-au urcat pe acoperișul gării Victoria. Fuzelajul bombardierului se fărîmițase. Sus nu s-a mai găsit decît ampenajul și o parte dintr-o aripă

purtînd o zvastică. Un mic horn fusese decapitat, şi dintr-o gaură produsă în zid zăriseră nişte cărămizi.

Bătălia continua. Un comandant de escadrilă îşi amintea că reperase sub el aerodromul de la Kennigton Oval Criket. Îl pierduse apoi din vedere, participînd la mai multe încăierări. Apoi, din nou îl regăsi în timp ce era ocupat cu urmărirea unui *Henkel 111* pînă la Essex, unde l-a văzut prăbuşindu-se pe nişte copaci, în faţa unei case :

„A ţîşnit o formidabilă jerbă de flăcări ! — scrie el. — Mă întorsei pentru a-mi alege o nouă pradă. Iată un *bandit* luat deja în primire de trei *Hurricane* şi două *Spitfire*. Toţi şase împreună i-am dat greu de furcă. În cele din urmă a preferat să aterizeze pe unul din aerodromurile noastre. De sus fu văzut aterizînd într-un nor de praf. Trenul lui de aterizare căzu, şi el alunecă vreo cincizeci de metri. Ne-am năpustit spre el, dar deja unul dintre germani ieşise din aparat. El îl ajută pe un alt membru al echipajului să părăsească epava şi i-am văzut pe amîndoi plecînd, clătinîndu-se, spre hangare..."

Horst Zander, radiotelegrafist la bordul unui *Dornier 17*, arunca priviri în spate şi în părţi. Încerca cu o intensă satisfacţie sentimentul de a aparţine unei uriaşe fortăreţe invincibile. La dreapta şi la stînga zburau camarazii din a şasea escadrilă din KG 3, avînd în apropierea lor celelalte escadrile ale grupului 2. În faţă şi în spate, ceva mai sus, alte formaţii. Era *Geschwader*-ul în formaţie completă, fără nici o absenţă, ca la paradă. Tot acest metal, deşi mînjit pentru camuflaj, dădea pe cer impresia unei forţe infinite. În tot cursul zilei, Luftwaffe-ul a executat 328 de misiuni ale bombardierelor şi 769 de ieşiri ale avioanelor de vînătoare. „Se părea că toată aviaţia germană se află în zbor", notează Deacon Elliott. Iar la Uxbridge, Keith Park, primind informaţiile staţiilor de radar, suspină : „Vor avea cu cine să stea de vorbă !"

Obiectivul era Londra şi, mai ales, faimosul U al Tamisei. Implacabilă, „Walhalla" îşi continua drumul.

Cei mai îndîrjiţi se bucurau : „De la înălţimea avionului nostru, trăiam cu toţii un moment de fericire şi bucurie de neuitat gîndindu-ne la ravagiile pe care bombele noastre le vor provoca oraşului".

„Dă-mi mîna ta, frumoasa ta mînă albă..."

Alţii, datorită numeroaselor raiduri de noapte, erau blazaţi. Prinseseră obiceiul ca, în întuneric, să asculte B.B.C.-ul la radioul lor.

„Asta făcea călătoria mai veselă — afirmau ei —, dar ascultînd muzica înălţîndu-se de pe pămîntul pe care urma să-l bombardezi, te cuprindea, în acelaşi timp, şi un sentiment de turbare. Îţi spuneai : cum de le mai arde de cîntat, ca şi cum pericolul n-ar atîrna deasupra capetelor lor !"

Cei mai calmi — sau pur şi simplu cei care obosiseră să tot împrăşie moartea — se resemnau la gîndul că :

„Nu o fac atît pentru a-i ucide pe englezi, cît pentru că e totuşi cea mai bună metodă de a termina cît mai repede războiul".

Zander se uită la ceas :

„Orele 13 — raportă el. — Era în după-amiaza zilei de 15 septembrie 1940".

În clipa aceea apărură englezii. Erau cu totul douăzeci şi patru de escadrile, din care douăzeci şi două participau direct la lupte. Încăierarea se iscă deasupra Kent-ului, în dreptul Canterbury-ului. Oberleutnantul [3] Laube anunţă :

„Vînătorii inamici drept în faţa noastră !"

Erau *Spit*-urile din escadrilele 72 şi 92. Nici nu se osteniră măcar să caute poziţia cea mai favorabilă. Trăgeau cu toate mitralierele.

„Duzini de *Spit*-uri — raportează Zander — desfăşurate pe un front imens şi care nu încetau să ne mitralieze decît atunci cînd îşi terminau muniţia. Erau peste tot : sus, jos, în părţi. Ţăcăneau din toate unghiurile... iar în două rînduri foarte aproape de noi. Se pare că doi vînători englezi au izbit două *Dorniere 17* din grupul nostru. Avioane se prăbuşesc în flăcări. Sub noi se deschid paraşute. Cei din avionul nostru ne priveam şi, bucuroşi, ridicînd degetul mare, ne spuneam : «Am trecut. De data aceasta am scăpat !»"

Dar să nu ne pripim ! *Hurricane*-le lui Douglas Bader erau acolo ! Pilotul amputat avusese o explicaţie serioasă cu Leigh-Mallory, şeful grupului 12 :

[3] Locotenent.

— M-ați ales să preiau comanda wing-ului, domnule general. Intenționez să-l comand așa cum înțeleg eu sau renunț cu totul.

Obținuse satisfacție : iată-l autorizat să se înalțe cu toate forțele. „Walhalla" împotriva lui „Balbo". Mulți contra mulți. Bader urlă către cei șaizeci de vînători ai săi :

— Năpustiți-vă ! Fiecare pe cont propriu !

Era ca la vînătoare ! Cehii din escadrila 310 și polonezii din 302 se răfuiau cu cotropitorii țărilor lor. Satchell, comandantul escadrilei 302, își oferi două *Dorniere* unul după altul, apoi, el însuși lovit, se întoarse și aterizâ la bază. Patru din avioanele lui nu s-au mai întors. La rîndul ei, escadrila 504 s-a înălțat din nou pentru a intercepta o formație inamică între Londra și Hornchurch. Nu era singură în aer, căci pilotul unui *Spit* care ieșise victorios dintr-o încăierare de cîini cu un *109* era gata să intre direct într-un *Junker 88* aprins. Se îndepărtă.

„M-am pomenit deodată — povestește el — în fața unui cer curat. Nici un fel de avion la orizont".

De-abia avu însă timpul să facă această constatare, că și apărură niște *88*. Englezul incendie unul. Începu să-l urmărească, cînd din cască auzi un țîrîit !

„Eram chemat în fonie. Ordin de a mă întoarce la bază. O altă formație de *huni* venea deasupra noastră, și escadrila luă înălțime. Mai sus, am dat peste *Messerschmitt*-uri *109* și *110*. Era îngrozitor de cald și aveam de furcă pînă peste cap".

Dornier-ul *17* al lui Zander fu la rîndul lui puternic lovit. Comandantul avionului fu atins. Avionul se legăna ca o navă pe timp de hulă.

„Cabina era plină de sînge — spune Zander. — Eram pierduți. O voce coborî de deasupra tabloului de bord. Mi se părea că e de o neasemuită gingășie. Ea îi comandă lui Laube : «Înapoi acasă... înapoi acasă...»"

Avioanele se întorc la bazele lor. În ambele tabere se face plinul, se înghite la iuțeală o ceașcă de ceai sau de cafea, se îmbucă cîte ceva. Armurierii aprovizionează încărcătoarele și așază bombele în lăcașurile lor. Se face socoteala camarazilor absenți. Și apoi, din nou plecarea...

Winston Churchill s-a dus la Chequers pentru a-şi petrece acolo duminica. S-a oprit în drum la Uxbridge. Şi azi se mai poate vizita punctul de comandă subteran, intact, în care a intrat el şi care, atunci, fusese creierul grupului 11. De cum începi să cobori în el, te cuprinde o senzaţie de răcoare. Aşa trebuie să fi fost şi în după-amiaza aceea de 15 septembrie 1940. Scări, culoare lungi de submarin pline de fire ca nişte maţe gălbui, şi în fund, *Ops'room*-ul. În mijlocul lui, clasica masă mare, cu harta, împărţită în pătrate, a sudului Angliei şi a Mării Mînecii. Pe pereţi, tablourile cu situaţiile diferitelor escadrile ale grupului. Ocupînd trei din cele patru laturi ale încăperii, o estradă înaltă din lemn cu un rînd de pupitre. Se ajungea acolo pe o scăriţă îngustă. Sus trebuia să pleci capul şi, odată instalaţi, controlorii, cu căşti la urechi, cu telefoane la îndemînă, transmiteau indicaţii operatorilor şi fetelor din W.A.A.F.S., care manipulau lungile lor rigle cu pinten. „Activitatea neîntreruptă a acestui centru nervos — scrie Gerald Pawle [4] —, cu operatorii care-şi deplasau discurile pe masă, cu ofiţerii de legătură care aduceau informaţii şi licărirea alternativă a luminilor roşii şi albe pe tablou, totul contribuia la crearea unei atmosfere dramatice, care-l fascinase pe Churchill în timpul unei vizite precedente".

Cînd sosi primul ministru, „era linişte deplină". Se aflau în pauză. „O să fie scurtată", şopti cineva.

Keith Park era în tovărăşia controlorului de serviciu, comandantul de grup lord Willoughby de Brooke. El îi expuse vizitatorului teoria sa. Churchill asculta. Fu adus un fotoliu. Park pleca din cînd în cînd să dea ordine ; Churchill stătea nemişcat. Părea că nu-şi poate lua ochii de la luminile care se aprindeau, de la piesele care alunecau în vîrful bastonaşelor de crupieri. Se spune că a intrat şi în „acuariu". Acesta era un fel de cuşcă de sticlă bombată ridicată deasupra *Ops'room*-ului, în partea dreaptă. De aici vedea totul. Trebuie să fi fumat, pentru că se afirmă că mucurile de trabuc sînt încă acolo, păstrate cu grijă.

Apoi, curînd, reprezentaţia reîncepu. Antractul nu durase cu totul nici două ore. „Cînd se declanşa un atac — relatează Gerald Pawle —, Churchill rămînea înfundat în

[4] „Bătrînul leu văzut la microscop" (Presses de la Cité).

fotoliul lui, tăcut și absorbit de gînduri. *Luftwaffe*-ul venea în valuri succesive..."

Mai precis, în trei valuri. Se înălțară în întîmpinarea lor treizeci și una de escadrile. În față, Galland comanda grupul din frunte. El întîlni *Hurricane* și *Spitfire* cu care începu lupta. *Dog fight*-ul a durat zece minute ; „a durat îngrozitor de mult", remarcă Galland. Mai ales cînd te zgîrceștI cu carburantul și-ți mai aduci aminte că în cursul unui raid precedent ai pierdut douăsprezece avioane din escadră, constrînse să amerizeze sau să aterizeze pe burtă pe o plajă normandă.

În sfîrșit, asul german își oferi un *Hurricane,* a cărui torță se duse să se stingă în Tamisa. Apoi, „Walhalla", risipită la un moment dat, își reluă drumul. „Ea se întindea de-a lungul mai multor mile — spune un pilot de *Hurricane.* — Bombardierele erau grupate cîte nouă, rînduite trei cîte trei, ca niște galoane de sergent. Fiecare grup era însoțit de nouă *Messerschmitt*-uri *110,* iar deasupra, la o înălțime de 35 000 de picioare, pîndeau avioanele *109*". Polonezii din escadrila 303 erau din nou în fruntea luptei. Satchell îi conducea cu furie. Era furios pentru că, o dată în plus, avea sentimentul că sosise prea tîrziu. Acesta este dezavantajul marilor formații. Pînă cînd să se constituie trece adesea momentul potrivit. Mitralierele scuipau de peste tot. Cinci avioane cu cruci negre se înfășurară în flăcări și se prăvăliră la pămînt. „Bătălia s-a dat în plin soare la mai puțin de 4 000 de picioare, deasupra unui strat gros de nori". Comandantul de grup Vincent, șeful sectorului de la Northolt, singur la bordul *Hurricane*-ului său, a atacat cu atîta violență o formație dușmană, încît aceasta făcu cale întoarsă și plecă spre Franța.

În *Ops'room,* aceasta se exprimă, sub ochii lui Churchill, printr-o piesă galbenă ștampilată cu un H negru, care trecu înapoi coasta. Dar altele își vor face apariția neîncetat. Telefonul suna într-una, iar luminile clipeau de fiecare dată cînd escadrilele se întorceau să facă plinul de carburant și muniții.

Trei sergenți zburau aripă lîngă aripă. Aveau misiunea să atace un grup de bombardiere care se repeziseră asupra

docurilor din faimosul U al Tamisei. Făcîndu-şi apariţia bruscă în toiul bombardamentului, fiecare îşi luă pe contul lui cîte un german. Primul inamic îşi sfîrşi cariera pe un aerodrom din Surrey, al doilea chiar la nord de Dungeness, iar al treilea în lungul coastei sudice.

Apăreau mereu grupuri noi. „Erau nişte *Messerschmitt*-uri de diferite culori. Nu numai cele bine cunoscute cu nasuri galbene, ci şi altele cu nasurile vopsite în alb, portocaliu şi roşu. Cerul părea pavat cu capete de cuie".

O nouă piesă însemnată cu un H negru a fost aşezată pe coastă, nu departe de Portsmouth. Era *Kampfgeschwader*-ul *55*, care efectua un raid de diversiune. Pînă atunci Churchill nu spusese nimic. Se gîndea oare la fraza pe care o pronunţase la începutul acestei gigantice bătălii aeriene ? „Am învăţat să zburăm. Ce miraculoasă schimbare implică acest lucru ! Chiar nişte parlamentari bătrîni ca mine sînt obligaţi să capete un înalt grad de mobilitate !" Ceva mai tîrziu i se adresă lui Park. Îl întrebă pe un ton destul de sec :

— De ce rezerve dispuneţi ?

Şeful grupului 11 se întoarse. Era preocupat. Chemase tocmai Bentley Priory şi-i ceruse lui Dowding să pună în alarmă grupul 12, pentru a pregăti trei escadrile de întărire. Răspunsul său, politicos, sună ca un pocnet de bici :

— Nici una, sir, nici o singură escadrilă.

„După ce-mi dăduse această informaţie — notează Churchill —, Park mi-a spus că păream tare grav. Aveam şi de ce !"

Cîteva minute mai tîrziu, ultimele piese galbene părăsiseră pătratele din sudul Angliei. Park răsuflă. Churchill părăsi încăperea şi urcă scara : păşea cu siguranţă, foarte încet. Treptele erau numeroase şi abrupte. Ajuns la suprafaţă, pe peluză, în aerul călduţ al sfîrşitului de după-amiază, se opri. Avea nevoie să răsufle. I se adresă lui Gerald Gibbs :

— Am fost foarte emoţionat în *Ops'room*-ul dumneavoastră. Mi s-a înfăţişat privelişte a puterii naziste zburînd împotriva forţelor civilizaţiei.

Vizita era terminată. Un ultim trabuc. Însoţit de Ismay, Winston Churchill se urcă în maşină şi îşi reluă drumul spre Chequers...

A ştiut să fie la Uxbridge tocmai în clipa în care se cîştiga bătălia pentru Anglia.

La ora şase seara, germanii au mai avut resurse să trimită încă douăzeci de *Messerschmitt*-uri *109* asupra uzinelor Supermarine de la Woolston.

Din nou victorios, Bader fu chemat la telefon de Leigh-Mallory :

— Felicitările mele, Douglas ! A fost pur şi simplu formidabil ! Nu există îndoială că metoda dumitale, a formaţiilor masive, dă rezultate frumoase.

Deacon Elliott reveni epuizat din a treia sa misiune. „La sfîrşitul zilei — scrie el — eram obosit, exasperat. Eram sătul să se tragă fără încetare în mine, mă simţeam bolnav. Pînă şi bătrînul meu P. 9 460, devenise, din cauze misterioase, greu de pilotat. În sfîrşit, au fost distruse o sută optzeci şi cinci de avioane inamice".

Aşa a fost anunţat. Se pretindea chiar că, după ce se va fi terminat cu numărarea epavelor, cifra ar putea fi şi mai mare. Dintre cele 185, şapte fuseseră doborîte de antiaeriană. Totalul reprezenta scoaterea din luptă a aproape 450 de aviatori germani, deoarece mai mult de 130 din aparatele doborîte erau bombardiere, şi nu avioane monolocuri. Din partea engleză erau mărturisite numai douăzeci şi cinci de aparate lipsă. Mai trebuie încă adăugat că piloţii a douăsprezece dintre ele au sărit cu paraşuta şi sînt teferi.

În realitate, pierderile germane n-au fost decît de şaizeci de aparate, dar luni dimineaţa, pe tabelele negre ale vînzătorilor de ziare, la colţul străzilor bombardate, era mai bine să se anunţe :

„185 de aparate doborîte şi încă nu s-a terminat !" [5]

Oraşul îşi bandajează rănile şi-şi numără morţii. O bombă de mare calibru a căzut pe palatul Buckingham, în apartamentele private ale reginei, iar alta pe peluză. Au fost greu lovite : Beckenham, Westminster, Lambeth, Lewisham, Battersea, Camberwele, Crystal Palace, Clapham, Tooting, Wandsworth şi Kensington. Peste tot se zăreau coloane de fum şi luminile incendiilor...

[5] După terminarea conflictului, englezii spuneau cu umor că, în ansamblu, ei nu majoraseră cifra victoriilor lor decît cu 55%, în timp ce germanii îşi îngăduiseră o majorare cu 224% !

Pe aerodromul unde staționau *Hurricane*-le polonezilor, mecanicii lucrau la lumina voalată a lămpilor mobile. După ce comandantul și-a încheiat bilanțul, n-a găsit în toată escadrila decît patru aparate în stare să zboare. Celelalte, cum ar spune Deacon Elliott, semănau mai curînd cu niște rîșnițe de piper. Echipele au lucrat fără oprire la reparații. La ivirea zorilor, polonezii vor avea șaisprezece *Hurricane* gata de luptă.

15 septembrie 1940 va deveni o dată istorică sărbătorită în calendarul britanic la fel cu cea a Trafalgarului.

Cu calmul și tactul său obișnuit, Dowding se mulțumi să remarce :

„La 15 septembrie, germanii au furnizat efortul lor maxim".

Se lăsa noaptea... „Seară frumoasă", anunța meteorologia.

XVI

LEUL DE MARE ŞI-A DAT SFÎRŞITUL

Ploua în Franţa ocupată. Pădurea de la Coudray şiroia toată, iar cele două piscine erau pustii. Ploua pe Marea Mînecii. Fink o privea cum rostogolea valurile devenite brusc cenuşii ca oţelul. Ploua în sudul Angliei...

Ieri a fost 15 septembrie şi vremea era frumoasă. Acum totul s-a schimbat. A fost suficient să fie doborîte şaizeci de aparate germane. Dacă te gîndeşti, după atîta timp, lucrul pare fără importanţă. De la 23 august pînă la 6 septembrie germanii au pierdut 378 de aparate. În fiecare zi cu timp frumos, ei înalţă trei, pînă la cinci sute de avioane ; în ajun au efectuat mai mult de o mie de ieşiri. Atunci, de ce dintr-odată aceste şaizeci de avioane au fost suficiente pentru a pune din nou întreaga problemă în discuţie ? Fapt este că la 16 septembrie, Göring a adunat pe comandanţii *Luft-flotten*-elor pentru a le comunica hotărîrea lui de a schimba tactica. Unde s-a desfăşurat reuniunea ? La capul Blanc-Nez, unde se găsea el la 7 septembrie, sau la Coudray ? Biografii şefului Luftwaffe-ului precizează că a doua zi, la 17 septembrie, „Reichsmarschall-ul ordonă ca trenul lui să fie încălzit". Există deci toate şansele ca scena să se fi petrecut în trenul *Asia,* într-un loc unde acesta staţiona la data respectivă.

Göring era jenat şi furios totodată. Postul de radio german proclama victoria afirmînd că Hermann cel dolofan

în persoană a zburat deasupra Londrei într-un *Ju 88*. Aviatorii prezenți acolo știau bine că ziua fusese îngrozitor de grea ; știau, de asemenea, că șeful lor nu putea trece prin ușa unui *Junker*. Reichsmarschall-ul se simțea prost în pielea lui. El nu dorise raidurile asupra Londrei. Nu de mult, revenind acasă, îi împărtășise următoarele soției sale, Emmy :

„Berlinezii mi s-au adresat pe stradă strigîndu-mi : «Ce se întîmplă, Hermann ? De ce nu bombardăm Londra ?» Eu însă, după cum vezi, mai aștept, căci nădăjduiesc că, dacă nu vom riposta, englezii își vor da seama că este stupid să arunci bombe asupra orașelor. Cu siguranță că nu pe această cale se cîștigă războiul !"

Chiar dacă cedase, cu începere de la 3 septembrie și-a arătat totuși preferința pentru lichidarea *Fighter Command*-ului. În cursul ședințelor din 13 și 14 septembrie de la Berlin a fost fără îndoială sensibil la observațiile lui von Brauchitsch și, încă și mai mult, la rezervele lui Hitler. Se temea ca operația *Seelöwe*, cu șovăielile și amînările ei, să nu fi compromis șansele Luftwaffe-ului. Ce gîndea el ? Gurile rele afirmă că, dacă în dimineața aceea Londra, îngenuncheată pe ruinele ei, ar fi cerut pace, Göring ar fi lăsat să se creadă că el a preconizat întotdeauna bombardarea orașului și că triumful acesta era opera lui ; dar care mare șef militar ar fi procedat altfel ? La 16 septembrie însă, realitatea era alta : orașul rezista, iar Royal Air Force nu fusese învins.

Reichsmarschall-ul expuse situația cu luciditate. Trebuia să-și impună calmul, căci interlocutorii lui îi găseau „fața aprinsă".

„Succesele pe care le-am obținut în zilele de 7 și 12 — spuse el — ne-au indus în eroare. Ziua de ieri este plină de învățăminte".

Göring este convins că Park a primit întăriri. Încă un subiect de controversă ! Ați remarcat, fără îndoială, că în ajun, la Uxbridge, atunci cînd șeful grupului 11 i-a răspuns lui Churchill : „Nu mai am nici o escadrilă !", el telefonase deja la Bentley Priory grupului 12, cerîndu-i să-i țină trei în rezervă. Din partea engleză i se va reproșa mai tîrziu lui Dowding că n-a concentrat totalitatea escadrilelor sale pe teritoriul grupului 11, grupul cel mai frecvent și violent atacat de inamic.

— Nu uitați, i-a precizat încă o dată Leigh-Mallory lui Bader, că intervenția noastră va depinde întotdeauna de șeful grupului 11. Atîta vreme cît nu va cere sprijinul nostru constant, ne vom afla în situația unui detașament de poliție care nu ajunge la locul respectiv decît după începutul încăierării.

Air Chief Marshal-ul își repartizase chibzuit forțele, în raport cu riscurile previzibile în fiecare sector, dar putea el să prevadă că germanii nu vor mai folosi *Luftflotte V* din Norvegia și că vor renunța să atace nordul ? Păstrîndu-și infrastructura fundamentală, el a întărit grupul 11 cu escadrile din grupurile 10 și 12. Se pare că inamicul se înșelase.

Expozeul lui Göring ne arată clar că dorea să împace capra cu varza. După declarațiile zgomotoase ale führerului, nu mai era politiceşte posibil să cruțe Londra. Ar fi echivalat cu o recunoaștere a eșecului. Dar era oare necesar să fie topite în creuzetul „celei mai mari ținte din lume" atîtea echipaje și aparate ? Pentru ce fel de rezultat ? *Blitz*-ul (cuvîntul creat de englezi este o prescurtare a *Blitzkrieg* [1]-ului) nu-i va înfrînge pe londonezi. Göring i-o va spune mai tîrziu lui Hitler, dar totul ne face să credem că, începînd de la 16 septembrie, el era convins de acest lucru. Sfîrșitul războiului, și, în consecință, capitularea englezilor, nu va fi obținut decît printr-o debarcare. Iar aceasta din urmă nu putea fi întreprinsă decît după lichidarea prealabilă a *Fighter Command*-ului. Reichsmarschall-ul preconiza formații de bombardiere mai puțin numeroase. Aceasta permitea o mult mai eficace protecție a lor, cu același număr de aparate de vînătoare. *Hurricane*-le și *Spitfire*-le se înălțau cu sarcina de a distruge *Heinkel*-ele, *Junker*-ele și *Dornier*-ele, dar se loveau de o proporție neobișnuit de mică de *Messerschmitt 109*. Aici stă toată cheia problemei.

— Trebuie distruse cît mai multe aparate de vînătoare, afirmă Göring.

Reluă apoi fraza favorită, al cărui efect asupra celor prezenți trebuie să se fi micșorat considerabil în ultimele cinci săptămîni :

[1] Război-fulger.

— Patru sau cinci zile ! Patru sau cinci zile de vreme frumoasă şi R.A.F.-ul îşi va fi pierdut toată aviaţia de vînătoare !

Dacă ţinem seama de cărţile pe care le avea în mînă, de ochiul lui Hitler aţintit tot timpul asupra jocului, Göring — cu excepţia fanfaronadei sale obişnuite — nu gîndea rău de loc. Londra îi era impusă. El voia s-o transforme într-o prăjitură cu miere. Asupra acestei prăjituri trebuiau trimise mult mai puţine bombardiere (în concepţia Reichsmarschall-ului, ele trebuiau să servească mai ales ca momeală) şi mult mai multe avioane de vînătoare. Pentru Göring, fostul şef al lui „Richthofen Zirkus", aviaţia de vînătoare juca rolul cavaleriei lui Murat în campaniile napoleoneene, ea era aceea care trebuia să cucerească terenul. Aştepta din partea ei să-l descotorosească de oamenii lui Dowding. În plus, nu mai putea suporta uciderea în continuare a unor aviatori germani pentru plăcerea de a dărîma nişte case din epoca victoriană. La acest capitol se arătase de la început feroce. Nu anunţase el în mod public la 28 mai 1940 că, drept represalii pentru prostul tratament aplicat piloţilor germani în Franţa, aviatorii francezi prizonieri aveau să fie puşi în lanţuri ?

Haide, Luftwaffe, o ultimă opintire ! Ca în Polonia ! Ca în Franţa ! Ce lupte bune şi vesele au fost acelea ! *În cinci zile...* Va fi nevoie numai de *următoarele patru sau cinci zile.*

Brusc, şefii de escadră îndrăzniră să vorbească. Descriau oboseala piloţilor, sleirea lor nervoasă, decepţia de a vedea ţelul lor îndepărtîndu-se pe măsură ce se apropiau de el. Göring înţelese. Enervarea lui de la început părea că trecuse :

— *În cinci zile,* repetă el, vom fi victorioşi şi vom uita de oboseală.

Afară, ploaia continua să cadă.

Sergentul John Hannah era lungit pe un pat necunoscut. Încă nu ştia că va fi decorat cu Crucea Victoria.

În noaptea precedentă participase, împreună cu escadrila 83, la un raid deasupra Anvers-ului. *Hampden*-ul, unde el

ocupa postul de operator-radio, fusese lovit în plin de un obuz incendiar. Cu lăcaşurile pentru bombe distruse, cu rezervoarele de benzină perforate, aparatul luase foc. Hannah se repezi, luă un extinctor şi îl îndreptă asupra focarului incendiului. Prin perdeaua de flăcări el văzu că turela din spate era căscată : mitraliorul fusese aruncat peste bord. Curînd, începură detunăturile în serie. Explodau muniţiile. Hannah smulse şi al doilea extinctor. Avea senzaţia că stă pe o frigare. Ochii îl înţepau. Sub picioare, aluminiul se topea. Nu interesează ! El goli toată spuma extinctorului şi apoi, cu jurnalul lui de bord, stinse una după alta ultimele flăcări.

Numai atunci îşi dădu seama că era pe cale să ardă. Căzu în genunchi. Stofa pantalonilor se topi. Încercă să se ridice. Imposibil. Atunci începu să se tîrîie, lipit de metalul înroşit ca placa unei maşini de gătit. În faţă, navigatorul sărise probabil cu paraşuta, căci pilotul era singur. Hannah ajunse la nivelul lui. Nu mai putea. Găsi încă puterea de a preda camaradului său hărţile şi consemnele necesare reîntoarcerii la bază, apoi se prăbuşi.

Acum, bandajat, uns cu acid tanic, trăia într-un univers alb de spital.

La capul Blanc-Nez, Fink consulta, fără îndoială, calendarul mareelor. În urmă cu cîteva săptămîni îi servea încă să determine clipa în care convoiul-şobolan intra în cursă. Acum, el indica fără putinţă de tăgadă ultimele şanse ale operaţiei *Seelöwe*. Dacă nu era declanşată a doua zi, la 17 septembrie, aceasta nu s-ar mai fi putut desfăşura decît în 27. Iar după trecerea acestei date, ar fi trebuit aşteptată luna octombrie pentru a se beneficia de maree favorabile.

Nu mai exista nici un dubiu. În ziua de 17, Hitler îşi fixă alegerea şi încă în mod categoric : „Condiţiile atmosferice luate în ansamblu nu ne permit să sperăm un timp calm — mai ales în strîmtoarea Calais —, de aceea führerul a hotărît să amîne *sine die* operaţia *Seelöwe*".

Aflînd aceasta, Göring dispuse să fie încălzit trenul său. Se întorcea. Martorii spun că „s-a produs în el o schimbare simțitoare". În ajun fusese nervos. Hotărîrea führerului, chiar dacă se aștepta la ea, îi dădu senzația unui duș rece. Dacă cel puțin ar fi fost acolo profesorul Kahle, cu băutura aceea care-l făcea să doarmă ! Dar el era departe, Karinhall-ul se afla la capătul pămîntului, și prea multe vise se spulberau deodată ! Nu fusese el luat destul peste picior în cuplete : „Göring borțosul" care voia să treacă Mîneca ? „Veți avea nevoie de toiagul lui Moise, domnule Reichsmarschall. Cu el veți despărți apele, și diviziile noastre vor putea trece ! — Să-mi fie adus toiagul ! Unde se află ? — La British Museum, domnule Reichsmarschall !"

Göring își convocă ofițerii pentru ultima oară. Aflase că în seara din ajun, în popota aviatorilor de pe bombardiere fusese arborat „drapelul roșu" în onoarea R.A.F.-ului. Nu era vorba de un gest revoluționar, ci de o tradiție a Luftwaffe-ului de a saluta un adversar valoros. Göring a luat aceasta drept o jignire personală. Aviatorii se aflau în fața lui. Încinși în uniformele lor, cu înfățișare autoritară, niște demoni cu ochi luminoși. Să-i arunce ca pradă *Spitfire*-lor ? Nu. Vor ataca necruțător Anglia, dar în timpul nopții, cînd întunericul pironește la sol aviația de vînătoare inamică.

Afară, tunetul a luat locul ploii.

Cerul, obiectul atîtor dispute, mîrîie de mînie.

Pentru a se orienta în cursul nopții spre obiectivele lor, germanii dispuneau de „raze". Încă de la începutul lunii iunie englezii erau preocupați de ele, iar la 6 iunie a avut loc o ședință prezidată de primul ministru, la care a participat dr. R. V. Jones, un fizician însărcinat cu studierea materialului inamic. Jones era convins de existența unor raze. Serviciul de informații britanic s-a pus pe lucru. Prizonierii care trec prin „cușcă", sînt interogați despre aceasta. La 17 iunie unii dintre ei au mărturisit mai mult sau mai puțin că le cunosc. Din examinarea atentă a jurnalelor de bord găsite în avioanele doborîte, s-a ajuns să se cunoască numele lor.

Knickebein, cuvînt care revine ca un laitmotiv în codul operaţiilor de noapte. Este atribuit unui oraş din vestul Germaniei şi unei referinţe geografice nu departe de un centru industrial din regiunea centrală a Angliei. La 18 iunie fu creată de Ministerul Aerului o organizaţie avînd misiunea de a descoperi aceste semnale şi de a detecta frecvenţa lor.

Locotenentul Bluck, specialist în pilotajul fără vizibilitate, primi misiunea ca, la bordul unui *Anson* echipat în vederea acestei detectări, să repereze localitatea *Knickebein.* Reuşi aceasta în al doilea zbor. Raza traversa coasta engleză la vărsarea rîului Humber şi se oprea la Derby. Prelungind-o pe continent, raza ajungea la Clèves. Erau cele două puncte corespunzătoare indicaţiilor din jurnalele de bord.

Doctorul Jones era categoric : datorită fasciculelor lor de raze, germanii erau în măsură să plaseze o formaţie aeriană într-un punct oarecare al ţării, cu o aproximaţie mai mică de patru sute de iarzi. *Knickebein* le permitea să ochească în timpul nopţii.

La începutul lunii iulie fu înfiinţată o unitate şi încredinţată locotenent-colonelului Addison ; era numerotată cu cifra 80. Ea avea sarcina să emită semnale pe aceeaşi frecvenţă cu cea a razelor germane, pentru a le bruia. Aceste raze au fost descoperite una cîte una, folosindu-se aceeaşi metodă de care s-au servit şi pentru prima din ele. Au fost instalate posturi de pîndă, prevăzute cu aparate receptoare, în vîrful pilonilor de radar şi cu ele se investiga întunericul. De cele mai multe ori se capta raza, şi prin metoda coroborărilor se putea afla unde intenţiona să atace inamicul în timpul nopţii. Aceasta permitea alarmarea *Fighter Command*-ului, în timp ce echipele de bruiaj se străduiau să facă raza cît mai imprecisă posibil.

De-a lungul săptămînilor, piloţii bombardierelor, dezamăgiţi de razele lor, s-au obişnuit să nu le mai acorde încredere. Apoi, cîţiva vînători englezi cu experienţă, ca Malan, s-au aventurat în zboruri de noapte. Johnny Johnson povesteşte că într-o dimineaţă, pe cînd stătea de vorbă cu un sergent, îşi făcu intrarea wing-commander-ul Bader. Cei

doi oameni au luat poziția de drepți. Bader mormăi ceva trăgînd din pipă, dar părea dispus la confidențe :

„*Spit*-ul nu-i așa de bun ca *Hurricane*-ul pentru zborul de noapte. Trenul lui de aterisaj, mai îngust, îți joacă feste la coborîre. În *Hurricane* te simți mai la larg și vizibilitatea e mai bună. Am să capăt unul și am să încerc și eu joaca aia..."

Pilotul Hemingway fu convocat la rîndul lui pentru un *night flying* test [2] pe un *Hurricane*.

În noaptea de 17 spre 18 septembrie, Londra a fost atacată de două sute șaizeci și opt de bombardiere. Vestitele străzi Bond Street, Savile Row, Oxford Street erau cuprinse de flăcări.

Bombardierele britanice erau în aer.

La Ostende, R.S. Gilmour, pilotul unui *Blenheim*, reușește o frumoasă lovitură. Ajunse deasupra coastei franceze de unde putea pleca invazia. „Era un spectacol halucinant — relatează el. — Docurile din Calais ardeau, la fel ca și țărmul spre Boulogne. Flăcările luminau pe o distanță de mai multe mile. Părea o barieră de foc. Din cer cădeau bombe trasoare multicolore, apoi urmau exploziile..."

Obiectivul lui Gilmour era Ostende. Îl reperă și se aruncă în picaj direct asupra lui. După aruncarea bombelor, avu impresia că avionul, ușurat, făcuse un salt spre cer. Trase de manșă, împinse piciorul pe palonier și degajă luînd înălțime. De sus privea prăpastia de întuneric de sub aripile lui. Aștepta. Se scurse puțin timp. Apoi, deodată, una, două, trei mari străfulgerări : bombele aprinseseră focuri de artificii. Ultima formă, un buchet : ea dezvălui un peisaj întreg smuls nopții.

„Vedeam digurile în relief, ca și cum le-aș fi putut atinge cu mîna. Între ele, apa fierbea, agitînd niște mici forme negre. Erau șalupe de debarcare răsturnate... Deasupra lor, țăndări de tot felul se roteau încet prin aer".

---

[2] Zbor de încercare de noapte.

În clipa aceea se produse o trosnitură uriaşă. *Blenheim*-ul se găsea la mai puţin de o mie de metri înălţime. Primise o palmă îngrozitoare. O lumină albă apocaliptică învălui avionul. Nu mai aparţinea nici cerului, nici pămîntului. Era suspendat într-un vid alb insuportabil, o absenţă totală de culoare, o negaţie absolută, un spectacol pe care ochii omeneşti n-ar fi trebuit să-l vadă. Gilmour nu înţelegea nimic. Înţepenit pe comenzi, lupta pentru a-şi menţine controlul asupra bombardierului. Era literalmente ameţit. Pilota într-o abstracţie.

Numai după ce examină a doua zi fotografiile raidului, îşi dădu seama ce anume se petrecuse. Lovise direct într-un stoc de cinci sute de tone de muniţii destinate vaselor puitoare de mine. Devastările se întindeau pe o rază de o milă.

Timpul s-a înseninat. „În fiecare zi activitatea devenea tot mai intensă — notează Deacon Elliott. — Părea mai cuminte să rămîi în această atmosferă decît să-ţi iei zilele de permisie la care aveai dreptul. Era mai bine să zbori şi să execuţi cît mai multe misiuni posibile... Oprindu-te, riscai o foarte grea readaptare..."

La 18 septembrie, Bader, în fruntea celor treizeci şi şase de aparate de la Duxford, a atacat în picaj două grupe de bombardiere. A fost o uriaşă luptă în cerc, cu arme egale. Satchell şi polonezii lui s-au distins din nou. Oamenii wing commander-ului au ieşit victorioşi fără a pierde un singur aparat. Se mîndreau cu treizeci de victorii. Bader anunţase două din ele : un *Junker* şi un *Dornier*. În realitate, numărul avioanelor doborîte în cursul întregii zile se ridica la nouăsprezece. N-are importanţă ; s-a făcut astfel dovada că marile formaţii, atunci cînd reuşesc să ajungă la timp, sînt foarte eficace. O întîmplare norocoasă, dar care se produce prea rar. „Din punctul de vedere al pilotului — scrie Alan Deere — îmi menţin părerea că concepţia *wing*-ului lui Bader era falsă ; mărturie stă faptul că nici germanii care au aplicat-o n-au reuşit. Cei mai mulţi dintre comandanţi sînt de acord cu mine. Mai ales Johnny Johnson. Dar ştiu că Bader îşi menţine punctul lui de vedere..."

În noaptea de 19 spre 20 septembrie, Londra a fost violent bombardată. În jurul lui Marble Arch, imense maca-

rale scormoneau în ruine. De-a lungul Tamisei, oamenii se îngropau în adăposturi, sub antrepozite. „Aproape două sute de persoane — scrie Drew Middleton. — S-au produs incidente în prima noapte. Niște haimanale din docuri au violat o fată de paisprezece ani. Acum oamenii mai în vîrstă au format un grup de supraveghere. S-a interzis accesul derbedeilor. Duhoarea de sudoare, de rufe murdare, de urină și excremente îți înecă nasul și gîtlejul..."

René Mouchotte notează în carnetele sale :

„Am dormit la Londra într-un hotel aproape de gară. Pe la unsprezece, clădirea a fost zguduită atît de tare, timp de mai multe secunde, încît am crezut că se va prăbuși. De nouă ore, orașul era scuturat de un bombardament neîntrerupt, iar cerul era înroșit de pălălaia incendiilor. Locul în care ne aflam nemaifiind sigur, am ieșit și am pornit să cutreierăm adăposturile, pentru a ne ocupa timpul. Ar fi fost prea stupid să fiu omorît în acest hotel în ajunul realizării a ceea ce așteptam de un an".

La 20 septembrie, comisia americană care vizita aerodromurile *Fighter Command*-ului se întoarse în Statele Unite. Șeful ei, generalul Strong, declară : „Aviația germană n-a lovit serios forțele R.A.F.-ului, iar obiectivele militare n-au suferit decît stricăciuni reduse".

Deacon Elliott a fost chemat împreună cu alți doi piloți din Hawkinge să escorteze un *Anson* avînd misiunea de a localiza punctele de șoc ale bateriilor grele de la Dover care bombardau Calais-ul. La a doua misiune, *Anson*-ul, temîndu-se de o intervenție dușmană, a grăbit întoarcerea. Aterizînd seara la Biggin Hill, Deacon Elliott află că cel mai bun prieten al său, Dutch Holland, nu s-a mai întors. Se pare că a fost lovit de antiaeriana britanică deasupra estuarului Tamisei și a sărit cu parașuta. Cu picioarele zdrobite, a fost transportat la spitalul Chatham, unde a murit.

Londra este atacată în noaptea de 21 spre 22 septembrie.

La 22 septembrie, la capătul unei zile destul de calme, popota de la Biggin Hill era plină de veselie. Spitalul vecin a

trimis niște infirmiere pentru un „party". Se dansează în micul bar decorat cu caricaturi, în hol și în sala de mese. Cîteva perechi au ieșit pe terasa cu dale mari, a cărei scară mărginită de arbuști dădea spre cîmpia engleză. Seara era frumoasă. „O excelentă distracție...", spune Deacon Elliott.

În timpul nopții, Londra a fost bombardată. Fără îndoială că aviatorii au auzit vuietul celor o sută douăzeci și trei de bombardiere care zburau spre capitală. O duzină de *Blenheim* și de *Defiant* au încercat, fără succes, să le intercepteze. Potopul s-a abătut asupra orașului. „Londra semăna cu infernul lui Dante", povestește lordul Alanbrooke.

Escadrila 72 se afla dis-de-dimineață în aer. Radarele au reperat șase valuri, patru mari și două mici, care se îndreptau spre Dover. „Mă pregăteam tocmai să încep lupta cu un *Messerschmitt 109* — povestește Deacon Elliott — cînd un alt *109* făcu același lucru cu mine. Erau peste tot". Al doilea german fu cel care a tras întîi. Cu tunul. Din aripa stîngă a *Spit*-ului începură să se desprindă bucăți, iar glycolul țîșni din motor. Apăru deodată o săgeată cu cocarde. Era sergentul Norfolk, care venea în ajutor. El însoți *Spitfire*-ul rănit pînă la sol, unde acesta se zdrobi. Pilotul ieși de acolo neatins. „Am avut noroc", notează Deacon Elliott.

Galland a participat la luptă. A atacat la nord de Rochester o escadrilă de *Hurricane:* „Prima mea salvă — spune el — a făcut să explodeze un aparat, ale cărui sfărîmături erau gata să mă izbească... Profitînd de confuzia generală, am degajat printr-un derapaj violent, care mi-a permis să zăresc, la o mie de metri mai jos, corolele a două parașute..." Dar pentru asul german ziua nu era încă terminată. La întoarcere dădu peste un *Hurricane* izolat. Îl atacă printr-un picaj frontal și îi dădu foc. Atunci am văzut în carlinga căscată un mort, ale cărui mîini erau crispate pe manșă. Aparatul cobora lin spre cîmpiile învăluite în ceață... N-am mai avut curajul să-l execut".

Bilanțul zilei : Marea Britanie bate Germania cu șaisprezece la unsprezece.

Cînd piloții au aterizat seara, la Biggin Hill, i-a așteptat o surpriză minunată : treizeci și șase de aparate de vînătoare noi-nouțe. Cu ele se putea forma un *wing !* Deacon Elliott notează : „Ce a fost mai greu a trecut" !

De fapt, situația evoluase mult în cîteva săptămîni. Sînt două zile de cînd Hitler i-a ordonat lui Raeder să împrăștie flotilele de invazie în diferitele porturi la Marea Mînecii, „astfel ca să fie reduse la minumum pagubele suferite de aceste vase în timpul atacurilor aeriene ale inamicului". Fotografiile aduse de aparatele de observație britanice confirmă reducerea simțitoare a activității din aceste porturi. Nu mai erau văzute distrugătoare evoluînd în jurul Brestului, iar pe întregul litoral numărul șalupelor de debarcare scăzuse cu aproape o treime.

Profitînd de această acalmie, Churchill hotărî trimiterea *Hampden*-elor, a *Wellington*-urilor și a *Whitley*-urilor pentru a bombarda Berlinul. Întîmpină însă o puternică rezistență din partea Înaltului stat-major al Forțelor aeriene britanice. Churchill se încăpățînă. Dar și aviatorii. În cele din urmă, raidurile vor avea loc, dar bombardîndu-se numai obiectivele militare.

În seara zilei de 23 septembrie, cele două formații inamice s-au întîlnit fără să se vadă, pe un cer fără nori. Două sute șaizeci și unu de avioane germane se duceau să arunce foc asupra Londrei. Vor fi primite de o antiaeriană violentă. O sută nouăsprezece avioane engleze zburau spre Berlin.

La aceeași oră, Galland se îndrepta de asemenea spre capitala germană. A patruzecea victorie i-a adus frunzele de stejar pe crucea lui de cavaler. Era, după Dietl și Mölders, al treilea soldat al Reichului care primea această distincție, dar totodată i se interzicea zborul. Așa era regulamentul. Luptătorilor copleșiți de lauri nu li se îngăduia să riște. Moartea lor ar fi echivalat cu o înfrîngere. Viața lor devenea un exemplu. „Eram sigur că voi putea aranja chestiunea asta — relatează Galland —, căci urma să primesc frunzele de stejar chiar din mîinile führerului".

Despre această întîlnire nu avem decît relatarea făcută de Galland. Fu primit fără martori în noua cancelarie, Berlinul fusese bombardat în cursul nopții. Hitler n-a pomenit nimic despre aceasta ; în orice caz, nici Galland n-a scos o vorbă.

Göring își invitase pilotul la o vînătoare de cerbi. Întîlnirea fusese fixată la pavilionul de vînătoare. Galland văzu ieșind de acolo un mare vînător de operetă : „Cizme lungi din piele de căprioară, o vestă verde din piele de capră sălbatică, pe o cămașă de mătase cu mînecile bufante, iar la brîu un enorm cuțit de vînătoare, copie micșorată a unui vechi paloș german". Pădurea era neasemuit de frumoasă. Toate tonurile aurii se îmbinau printre ciulini și arbuști. „Era epoca cînd cerbii boncăluiesc în adîncul pădurilor — scrie Galland —, iar în fiecare seară gonaci călare sunau din corn de-a lungul traseului prevăzut pentru a doua zi". Göring îl felicită pe musafirul lui pentru distincție. Frunze de stejar ! Va veni ziua cînd Galland va avea dreptul la diamante. În 1942 ; cu acest prilej, „tovarășul de arme" al führerului va face una din glumele sale favorite. Galland se prezentă lui Göring purtînd crucea sa de cavaler împodobită cu diamante. Reichsmarschall-ul luă în mînă decorația pentru a o privi de aproape. Era, ca de obicei, prinsă cu o jartieră de damă trecută pe sub gulerul tunicii. Hohote generale de rîs. Göring opri crucea, care nu avea diamante veritabile. Cîteva zile mai tîrziu i-o înapoie lui Galland. Acum era o bijuterie autentică !

— Iată, spuse el, diamantele führerului și iată-le și pe cele ale Reichsmarschall-ului. Care dintre noi doi se pricepe mai bine la diamante ?

La Karinhall se vînează. Timp de trei zile, precedați de sunetul cornului, ei se afundă în pădurile fermecate. „Göring mi-a rezervat, în afara felicitărilor, și o surpriză de soi : un cerb excepțional, pe care l-a păstrat multă vreme ca pe lumina ochilor săi și pe care mi-l ceda cu regret". Galland era un bun trăgător. Își pierduse un ochi în cursul unei aterizări forțate, dar celălalt era pătrunzător. Obișnuia să spună

că pilotul de vînătoare are nevoie de patru calităţi : o vedere excelentă, un timp de reacţie foarte scurt, să ştie să oficească foarte bine şi să aibă o foarte mare încredere în el. Galland nu ducea lipsă de aceasta din urmă. El ucise cerbul. „Era într-adevăr un animal măreţ, cu nişte coarne impresionante".

Göring i le oferi.

Galland socotea vizita terminată. Îl privea pe Göring. Mai mult, îl vedea. Pentru a cunoaşte un melc, trebuie să-i cunoşti cochilia. Acest lucru este valabil şi pentru mai marii lumii acesteia. Universul pe care l-au clădit în jurul lor, pe măsura ascensiunii, îi trădează. Acolo unde ei se cred mai apăraţi sînt de fapt goi. La Karinhall poate fi *văzut* Siegfried. Siegfried jucat de un bătrîn comediant obosit.

„După un dejun desăvîrşit — povesteşte Galland —, mă pregăteam să plec, dar Göring mă mai reţinu. Trebuia să primească rapoartele cotidiene de la *Luftflotte II* şi *III* şi voia să le examineze împreună cu mine..."

Zilele de 24, 25 şi 26 septembrie nu au fost prea grozave pentru Luftwaffe. În 24, şefii armatei engleze, neştiind că Hitler hotărîse să anuleze operaţia, se aşteptau să înceapă invazia. Timp de trei zile germanii atacă uzinele de aviaţie, provocînd ravagii. Îndeosebi ucid mulţi oameni : la Woolston, la Supermarine, o sută de salariaţi ; la Filton, la sediul Bristol-ului, şaptezeci şi doi ; la Southampton, din nou la Supermarine, treizeci. Instalaţiile sînt distruse, iar producţia oprită timp de cîteva zile.

Apoi, în fiecare noapte, Londra este bombardată.

Pentru agresori însă, socoteala era costisitoare. Polonezii din escadrila 303, care primiseră inspecţia regelui George al VI-lea, se băteau ca nişte demoni. Lupta costase scump : două sute şaizeci şi două de aparate doborîte, faţă de cele o sută patruzeci şi patru ale englezilor. Proporţia, care pînă atunci fusese de şapte la cinci, se schimbase în nouă la cinci.

„În locul omului care la masă glumise cu plăcere — scrie Galland — găseam un om consternat. Cu o mînă obosită îmi arătă rapoartele primite".

Cei doi oameni erau acum singuri în cabinetul de lucru al Reichsmarschall-ului. Göring era „foarte zguduit". Se întreba dacă n-a fost cumva înşelat de nişte rapoarte mincinoase. Pentru că voia să învingă, i se dădeau buletine victorioase. El personal făcuse oare altfel ? Führerul dorea ca Londra să fie transformată în ruine ? Atunci credinciosul lui Hermann bombarda Londra. El ştia totuşi foarte bine că *Fighter Command*-ul era cel care trebuia distrus. Cei ce vor să aibă totdeauna dreptate îşi pierd dreptul de a cunoaşte adevărul.

Göring se întoarse spre Galland. Asul îşi mesteca între dinţi trabucul şi-şi muşca mustaţa neagră. Cu un pirat, iată cu cine semăna ! Trebuia să-l vezi la Karinhall ca să-ţi dai seama de acest lucru. Reichsmarschall-ul îi ceru să-i spună adevărul, „fără să încerce să-l înfrumuseţeze". Pierderile suferite de Luftwaffe erau cele mai grele de la începerea ofensivei. Din ce cauză ? „I-am repetat ceea ce-i expusesem deja lui Hitler — spune Galland. — Cu tot numărul mare de aparate de vînătoare doborîte, nu se putea constata la inamic nici o diminuare hotărîtoare a efectivelor, nici o scădere, oricît de mică, a moralului. Dimpotrivă, R.A.F.-ul nu rămînea dator nici o lovitură".

De obicei, Reichsmarschall-ului nu-i plăcea de loc să i se facă dovada că luna nu poate fi atinsă atunci cînd el intenţiona s-o apuce cu dinţii. În seara aceea însă îşi ascultă cu seriozitate pilotul. Nu spuse nimic. Fără îndoială că în sinea lui simţea că Siegfried e pe cale să moară.

„Seara — povesteşte Galland — am plecat cu capul cerbului «meu». În tren făcu senzaţie. Toţi se uitau nu la crucea lui de cavaler cu frunze de stejar, ci la trofeul lui de vînătoare. O doamnă în vîrstă începu chiar să protesteze. „Capul — spunea ea — miroase grozav de urît, şi coarnele acestea — pe care eu uitasem să le învelesc în hîrtie — sînt extrem de periculoase". „Gîndindu-te mai bine — încheie Galland —, îi dădeai dreptate".

La 27 septembrie, vremea era cînd ploioasă, cînd însorită, cu o uşoară ceaţă deasupra Mării Mînecii.

A fost ziua ultimei „Walhalla", dimineața de adio deasupra capitalei britanice.

„Dă-mi mîna ta, frumoasa ta mînă albă,
Căci ne ducem să învingem Anglia..."

Dis-de-dimineață escadrilele se înalță și se năpustesc asupra haitei. Polonezii din escadrila 303 și canadienii din 229 se află în primele rînduri. De asemenea și escadrila 72 a lui Deacon Elliott. De două zile, escadrila s-a schimbat într-un *wing* și se antrenează pentru mișcările marilor formații. La Biggin Hill se poartă moda Bader. Ea nu este încă pusă la punct.

„Felul în care pilotau unii — observă Deacon Elliott — denota lipsa de experiență a echipajelor".

Rezultatul nu era totuși rău : șapte aparate confirmate, patru probabile și trei avariate. Din rîndurile *wing*-ului au fost uciși doi piloți, dintre care unul din cauză că a aterizat în Tamisa.

După-amiază se ia de la capăt :

„Bombardierele germane erau literalmente masacrate — povestește Deacon Elliott. — Escorta lor nici nu mai cobora să lupte. Mă întreb dacă s-a putut reîntoarce vreunul".

„Walhalla" a fost ripisită. Lovită din toate părțile deasupra Kent-ului, mai mult sau mai puțin abandonată de escorta ei, ea s-a împrăștiat în mai multe direcții. Unele avioane și-au aruncat bombele pe cîmp ; altele fac cale întoarsă și fug spre mare. Sînt urmărite de țăcănitul mitralierelor. Lupta e generală. Piloții britanici par stăpîniți de furia de a ucide. Simțeau poate că erau pe cale să obțină victoria, să încline definitiv balanța în favoarea lor ? Cu degetul pe trăgaciul mitralierelor, cu picioarele fixate pe palonier, cu masca de oxigen pe față, în vacarmul foniei, ei înmulțeau strigătele de :

— *Tallyho !*

Săgeți cu cocarde mușcau de coada bombardierelor amenințate. Rafalele se succedau. Se executau picaje, redresări, viraje pînă la limita amețelii. Se trage mereu ; patruzeci și cinci de aparate germane sînt la pămînt ; majoritatea au că-

zut în mare. Englezii pierd douăzeci și opt de aparate, aproape toate deasupra uscatului.

„Personal — observă Deacon Elliott —, cred că ziua aceea a marcat cotitura hotărîtoare a bătăliei".

Seara, valurile Mării Mînecii rostogoleau epave.

În cursul nopții, Londra este din nou bombardată.

Ziua de 28 septembrie a fost însorită. Începuse semănatul grîului. La Bentley Priory sosi un mesaj al primului ministru : „Vă rog să felicitați *Fighter Command*-ul pentru rezultatele de ieri. Amploarea și intensitatea luptelor, precum și grelele pierderi pricinuite inamicului plasează ziua de 27 septembrie pe același plan cu 15 septembrie și 15 august, ca pe a treia mare victorie obținută de *Fighter Command* de la începutul bătăliei pentru Anglia".

La finele lunii septembrie, *Fighter Command*-ul dispunea de șase sute șaizeci și cinci de avioane de vînătoare. La 10 iulie avusese șase sute cincizeci și șase. Producția aeronautică a compensat cu precizie pierderile suferite în luptă. Lordul Beaverbrook și sir Hugh Dowding au făcut, amîndoi, treabă bună.

Dowding a fost ridicat de rege la rangul de Mare comandor al ordinului Băii.

„Dacă aviația de vînătoare engleză n-ar fi rezistat în toamna anului 1940 — scria mai tîrziu Air Chief Marshal-ul —, Anglia ar fi fost invadată".

Pentru prima dată de cînd intrase în spital, Richard Hillary căpătase autorizația să iasă : „Londra matinală — scrie el — era într-adevăr, ca întotdeauna, locul cel mai agreabil din lume. Mirosul străzilor ude, al rumegușului de lemn împrăștiat prin măcelării, al asfaltului ce era topit pentru repararea trotuarelor avea ceva amețitor..."

Dar pilotul care suferise arsuri provoca încă spaimă. Va mai trebui să se supună multor operații pînă își va regăsi o față omenească. A fost trimis la MacIndoe, la spitalul Regina

Victoria din East Grinstead. Acolo era vizuina „cobailor", al căror imn suna astfel :

„Am avut cîţiva nebuni de australieni,
Francezi, cehi şi polonezi,
Am avut chiar şi yankei.
Dumnezeu să binecuvînteze preţioasele lor suflete !

Dar, în ce-i priveşte pe canadieni,
— Oh, asta-i o altă poveste !
Ei n-au putut suporta accentul nostru
Şi au trebuit să-şi construiască o aripă separată [3]..."

„Armata MacIndoe" este o adevărată curte a miracolelor. Ea ocupă sala nr. 3. Pensionarii ei o numesc „staulul". „Sala nr. 3, afectată unora dintre cele mai grave cazuri — povesteşte Richard Hillary —, era o baracă lungă şi scundă, cu o uşă la un capăt, conţinînd douăzeci de paturi pe fiecare parte. Aceste paturi erau atît de apropiate, încît, fără prea mare efort, se putea da mîna cu vecinul". Între fiecare pat se afla un cufăr, în mijlocul încăperii o masă cu un aparat de radio, iar în fund, un pian. Dacă trăgeai o perdea, descopereai o cadă rudimentară. Bolnavii erau nişte monştri, iar infirmierele, în majoritate irlandeze, puteau menţine numai anevoie ordinea.

MacIndoe avea, îndărătul unor ochelari cu ramă de baga, fizionomia unui profesor universitar american. Datorită energiei sale, el revoluţionase chirurgia arsurilor. Pe plan psihologic a înţeles că avea de-a face cu nişte copii mari descumpăniţi. S-a dus să culeagă piloţii, unul cîte unul, în spitalele prin care erau răspîndiţi. Adunaţi în cabana de la East Grinstead, răzvrătiţi şi îndureraţi, ei îşi regăseau maniile, pretenţiile şi limbajul propriu. La

[3] Faptul este exact : canadienii din Royal Canadian Air Force se găseau la un moment dat în număr aşa de mare la East Grinstead, încît guvernul lor a construit o aripă suplimentară pentru a-i adăposti. Această aripă era ea singură mai spaţioasă decît spitalul la care fusese adăugată.

MacIndoe se putea păstra bere — încercînd dulcea emoţie de a nesocoti legea ; era permis să spui infirmierelor „vîndutele lui de Valéra“ [4] cu condiţia de a nu întrece măsura. Se putea fuma, se putea merge la cinematográf la Londra... şi reveni abia a doua zi la ora micului dejun, fără a provoca indignarea altcuiva decît cea perfect simulată a infirmierei-şefe. La fel era şi cu tratamentul. MacIndoe adoptase metoda adevărului crud. El descria pacientului etapele intervenţiilor pe care le va face asupra lui, îi anunţa numărul operaţiilor la care urma să fie supus şi nu-i ascundea durata spitalizării sale. Cînd Richard Hillary l-a întrebat :

— Cînd voi putea zbura din nou ?

El i-a răspuns :

— Nu înainte de viitorul război.

Însăşi terapeutica lui era nouă, cu toate că preluase principiile de la un chirurg fanfaron din secolul al XVI-lea. Respectivul se numea Fiorovanti şi pretindea că în 1551 fusese martorul unui duel care opusese doi nobili italieni pe pămîntul Africii. Unul din cei doi adversari se alese cu nasul retezat. Fiorovanti l-a ridicat din nisip, a urinat pe el pentru a-l spăla şi l-a cusut la loc strîns pe obrazul nefericitului. Opt zile mai tîrziu, cînd desfăcu pansamentul, fu uimit să constate că nasul, departe de a fi putrezit, era „prins la locul lui“ şi că proprietarul lui „se simţea bine“. MacIndoe fusese impresionat de povestirea aceasta. Fie că era adevărată sau falsă, ea i-a deşteptat interesul. La începutul războiului, examinarea marinarilor sau a soldaţilor care suferiseră arsuri şi după accident au rămas multă vreme în apa mării i-a permis să constate că ţesuturile umezite şi sărate suportau mai bine tratamentul decît cele uscate şi pline de puroi. El hotărî să încerce experienţa băii sărate — la aceasta servea cada din spatele perdelei. Ea stătea direct pe pămînt, cu robinetele încă fixate la locul lor, cu toate că baia era umplută cu ajutorul găleţilor.

„Îmi amintesc de prima oară cînd am băgat pe cineva în baie — povesteşte Taffy, infirmierul său. — Băiatul su-

[4] La acea dată şeful Republicii irlandeze.

ferise arsuri groaznice, o adevărată nenorocire ! *Maestrul* (așa-l numeau bolnavii) cususe deja la loc o fîșie și ne-a spus să-l băgăm în apă pe nefericit, ca să-l răcorim. A fost ceva înfiorător ! Băiatul și-a închipuit, fără îndoială, că era o baie fierbinte. S-a zbătut să ne scape și am auzit cît se poate de limpede cum îi plesneau cusăturile operației..."

Puțin cîte puțin, groaza făcea loc ușurării. Este întotdeauna rău să te bagi în apă și e bine cînd te afli deja în ea. Dar ceea ce e mai important prin acest tratament, țesuturile devin mai maleabile sub scalpelul magic al lui MacIndoe. Etapă cu etapă, el sculptează literalmente alte fețe.

— Aștia-s ochelari de cal ce-au lipit aici ! — strigă el cînd descoperi pleoapele lungi grefate lui Hillary.

Zilele erau interminabile, iar suferințele atroce. Munca aceasta lentă de cîrpăceală necesita frecvente treceri prin sala de operație. Ieșeai de acolo acoperit de pansamente, adesea vremelnic orb și cu îngrozitoarea impresie că *duhnești.*

„După trei zile — scrie Hillary —, pansamentul pe care-l aveam sub nas începu să miroasă atît de tare, încît îl stropeam din abundență cu colonie. De atunci, mi-e greu să evit o senzație de greață cînd întîlnesc mirosul acestei colonii în cursul unei recepții sau în societate".

Calvarul este presărat cu insuccese și deznădejde, dar ce nu este omul gata să suporte atunci cînd și-a pierdut pînă și aspectul omenesc ? Cu o oră mai înainte erai un băiat tînăr, destul de mîndru de uniforma ta albastră, de decorațiile și de meseria ta de pilot. Partea ta era cerul, frica și fetele. Erai gata să mori. Acceptaseși moartea ca făcînd parte din regula jocului, dar niciodată, absolut niciodată, nu ai fost de acord să ajungi *așa ceva !*

Cînd soția lui Tom Gleave [5] veni să-l vadă pentru prima oară în sala nr. 3, ea nu se putu reține să roșească. Îl întrebă :

— Dar ce-ai mai făcut, scumpule ?

---

[5] Va deveni șeful clubului „cobailor" și va spune despre rănile lui : „Sînt niște arsuri standard tip *Hurricane*".

— Un schimb de cuvinte cu un neamț.

Ea se străduí să surîdă și se așeză la căpătîiul lui. Abia după cîteva săptămîni, privindu-se într-o oglindă, Gleave înțelese curajul de care a avut nevoie soția lui ca să nu leșine. Hillary face o descriere cutremurătoare a suferințelor îndurate de Gleave. „Avea o grefă răsfrîntă pe nas și nervii descoperiți pe frunte, încît nu reușea să doarmă, iar sora de noapte nu putea să-l drogheze destul pentru a-l împiedica să sufere".

Din diferite spitale din sudul Angliei, MacIndoe primise niște mumii de coșmar, învăluite în acid tanic. Printre ele se afla și Geoffrey Page [6]. Acești oameni erau monstruoși și totodată grotești.

„Iosef cehul — mai povestește Hillary —, cu țesuturile nasului său care creșteau din cele ale frunții, cu orbilele lui ciozvîrte de brațe și cu ochii plini de o încredere idioată; omul care la drept vorbind nu mai avea obraz, ci numai ochi, incapabil să vorbească normal, dar cît era de interesant, o da, deosebit de interesant..."

Smith Barry, un veteran din 1914—1918, fusese recomandat maestrului de către colonelul Phillipi:

— D-l MacIndoe? Bun, ascultați-mă. Aș dori să faceți rost de o cameră personală, o saltea moale, o infirmieră drăguță și să acordați personal atenția dumneavoastră de patru ori pe zi unui prieten pe nume Smith Barry. A fost deja internat în două spitale și a plecat singur de acolo pentru că nu i-a plăcut felul în care era tratat. Acum vrea să vină la East Grinstead.

Cu toate că era înfuriat, chirurgul se execută. Veteranul a fost îngrijit cum nu se poate mai bine. După cîteva săptămîni veni să-l caute pe MacIndoe:

— M-am gîndit, spuse el, că bătrîna mea cherestea ar putea fi de un oarecare folos Royal Air Force-ului. Mă propun ca rezervă de piele pentru toți acești tineri.

MacIndoe avu toate dificultățile din lume să-i demonstreze că pielea lui nu era bună decît pentru el și că nu exista decît un singur Smith Barry pe lume. Veteranul

[6] El va elabora statutele asociației create în 1941, în cursul unei întîlniri cu cîțiva dintre ei în jurul unei sticle de sherry.

se resemnă să rămînă numai ca ofiţer de legătură între East Grinstead şi Ministerul Aerului.

„Binele pe care l-a făcut după aceea clubului — încheie MacIndoe — ar fi meritat să fie recompensat printr-un covor roşu aşternut chiar din momentul sosirii lui între ambulanţă şi pat".

De la începutul lui octombrie, raidurile germane se succed cu o regularitate teribilă. Suprema cochetărie era ca nici să nu pomeneşti de ele. În mintea celor mai mulţi englezi se formase în cele din urmă convingerea că bombardamentele i-ar ameninţa mai puţin dacă îşi vedeau de trai fără să le bage în seamă. În faţa imobilelor prăbuşite, oamenii ridicau în grabă palisade. Morţii erau îngropaţi, răniţilor li se dădeau îngrijiri. Nu era decent să tărăgănezi aceste lucruri. Richard Hillary, care se afla în capitală, în permisie, notă :

„La ivirea zorilor, Londra îşi revenea şi se apuca de treabă... Membrii *Home Guard*-ului şi cei din apărarea pasivă se duceau acasă, făceau o baie, apoi se întorceau la locurile lor. Soldatul revenea la cazarmă, aviatorul la aerodrom, în timp ce încîntătoarele şi uşuraticele lor tovarăşe de petrecere îşi puneau uniformele de şoferi de maşini militare, de dactilografe sau de infirmiere..."

La escadrile au sosit, în sfîrşit, întăririle de piloţi atît de aşteptate. „Slavă domnului — notează Deacon Elliott —, ei au scăpat de ce a fost mai rău !" Nopţile erau însă sinistre. Nemţii înzestraseră unele dintre bombele lor cu un şuier înfiorător, care mărea chinul nervilor. „Întotdeauna aveai senzaţia că-ţi cad drept în cap. Era deprimant".

La 4 octombrie, Hitler şi Mussolini s-au întîlnit la trecătoarea Brenner. Contele Ciano, care a asistat la întrevedere, notează în jurnalul său :

„În timpul convorbirilor nu s-a mai pus de loc problema debarcării în insulele britanice".

După două zile, Göring lansă de la Berlin un plan în cinci puncte, adevărată cartă a bătăliei pentru Anglia. El aştepta următoarele de la Luftwaffe :

1. Controlul absolut asupra Mării Mînecii şi a regiunilor de coastă engleze.

2. Distrugerea treptată și totală a Londrei, cu toate obiectivele ei militare și industriale.

3. Paralizarea vieții civile, tehnice, comerciale și industriale a Marii Britanii.

4. Demoralizarea populației civile din Londra și împrejurimile ei.

5. Slăbirea treptată a forțelor aeriene britanice.

Unde-i vremea cînd Reichsmarschall-ul spunea : „Dați-mi *cinci* zile, numai *cinci* zile de vreme frumoasă... ?"

Se vedea cît de colo că nu mai era același entuziasm. Göring se afunda din ce în ce mai mult în nisipurile unei aventuri care nu mai era a lui.

La 12 octombrie, Hitler a confirmat hotărîrea de a amîna debarcarea în Anglia. O notă a Înaltului comandament, purtînd mențiunea „ultra secret", preciza :

„Führerul a hotărît ca, pînă-n primăvară, pregătirile pentru operația *Seelöwe* să fie continuate, cu singurul scop de a menține asupra Angliei o presiune militară și politică. În cazul în care, la primăvară sau la începutul verii, proiectul va fi reluat, vor fi date ordine în vederea unor noi pregătiri. Între timp să ne străduim să ameliorăm condițiile militare ale unei eventuale debarcări.

Semnat : Keitel".

„Escadrila noastră — relatează René Mouchotte — a avut cinstea să primească, între două zboruri, vizita Vice Marshal-ului Park. El a strîns mîna tuturor piloților. Cînd a ajuns la mine, m-a întrebat despre evadarea mea și, după ce mi-a urat succes, m-a felicitat pentru engleza pe care o vorbeam... Probabil că e surd".

La rîndul lui, Deacon Elliot a tras concluziile din săptămînile trăite în luptă :

„Disting trei faze succesive :

Prima este dominată de o intensă surescitare. Atunci arzi de nerăbdare să înfrunți dușmanul și să-l faci praf. Ea durează pînă-n clipa cînd s-a tras în tine prea de aproape sau ai fost doborît.

A doua începe imediat după o întîmplare ca cele de mai sus. Capeți o filozofie sănătoasă. Nu ești departe de a gîndi

că «discreţia este cea mai bună dovadă a valorii». Nu mai cauţi decît să rămîi în viaţă.

A treia vine de la sine. Fără îndoială că fiind tot timpul precaut, sfîrşeşti prin a-ţi da seama că această atitudine nu serveşte la mare lucru. Atunci începe să nu te mai preocupe decît un gînd : dacă vei supravieţui sau nu. Îţi faci datoria. Ai devenit un pilot de vînătoare".

Londra îşi plecă spinarea sub bombe. Una dintre ele a lovit podul Turnului.

Pe carnetul său, Deacon Elliott notează la data de 13 octombrie 1940 :

„Trei evenimente importante :

Mai întîi, ziua de naştere a mamei. Ea mi-a scris, fără excepţie, în fiecare săptămînă, şi în ultima ei scrisoare mi-a spus : «Fie ca inima să-ţi fie în fiecare zi mulţumită de felul cum ţi-ai petrecut-o pe cea din ajun». Ea scria la fel şi celorlalţi cinci fraţi ai mei, şi surorii mele, care erau toţi mobilizaţi.

Apoi, Desmond Sheen, complet vindecat de rănile lui, reveni la escadrilă pentru a treia oară de la începutul războiului şi pentru a doua oară în cursul acestui an.

În fine, escadrila pleacă spre nord, la Leaconfield, la un repaus meritat.

Pentru noi, bătălia pentru Anglia s-a terminat[7]".

În dimineaţa zilei de 14 octombrie, ca şi în celelalte zile, de o parte şi de alta a Mării Mînecii, unde ploaia măruntă scălda falezele, decolau avioane...

[7] Oficial ea va lua sfîrşit la 30 noiembrie, dar era deja cîştigată. *Blitz*-ul începe să-i ia locul.

ÎN LOC DE EPILOG

Tod durch den Strang... moartea prin spînzurătoare.

Lacrimile au inundat ochii lui Göring. Era la Nürnberg la 1 octombrie 1946. A doua zi, Reichsmarschall-ul ceru să fie autorizat „să moară ca un soldat sub focul plutonului de execuție". I se refuză. Slăbit, înotînd în tunica sa fără centură și fără decorații, înghițind una după alta o sută de comprimate pe zi, Göring nu mai era decît propria lui umbră. I se distingea din nou forma craniului. Se putea remarca maxilarul voluntar, fruntea enormă, liniile obrazului. Era prea tîrziu. În el, Siegfried murise.

Bătălia pentru Anglia a fost ultima lui șansă. I-a fost confiscată, ca să fie distrusă Londra. A încercat stăruitor să salveze totul. „La ce ne-ar servi o sută de case incendiate în plus ? I-am spus și i-am repetat führerului că sînt convins că cunosc poporul englez tot atît de bine cît și pe propriul nostru popor... și că niciodată nu-l vom forța să îngenuncheze bombardînd Londra !" Dar și asta era prea tîrziu.

Siegfried purta în deget unul din cele trei faimoase inele împodobite cu pietre „de un deget pătrat" pe care i s-a permis să le poarte. În fiecare dimineață alegea unul. În ziua aceea purta rubinul, smaraldul sau diamantul albastru ?

Își apropie mîna de otravă...

„Dă-mi mîna ta, frumoasa ta mînă albă,
Căci ne ducem să învingem Anglia..."

Lord Dowding of Bentley Priory.

Acesta este titlul pe care regele l-a acordat lui Dowding după căderea lui în dizgrație. Ca toți conducătorii războiului, odată victorios, responsabilul *Fighter Command*-ului a fost înlocuit. Park a fost trimis pe un teatru exterior de operații. Primind cea mai înaltă distincție a sa, Dowding s-a mulțumit să-i scrie lordului Balfour : „Dacă aș putea, mi-ar place să tai decorația într-o mie de bucăți și să le împart dragilor mei băieți din aviația de vînătoare, căci ei sînt cei care au cîștigat-o cu adevărat".

În prezent, îmbătrînit, înăcrit, solitar, el trăiește retras la țară. Se crede că nu întreține relații cu nimeni. Dar nu-i adevărat. El trăiește laolaltă cu morții. Casa lui e plină. Iar Dowding se înțelege bine cu ei. A scris mai multe lucrări despre viața de apoi și a relatat experiențe stranii [1]. „Da, am fost doborît și ucis — povestește un pilot polonez care locuise la doamna Gascoigne și la fiica acesteia. — Am supraviețuit unor numeroase lupte, dar nu și acesteia".

El a căzut în Franța și a ieșit fără nici o greutate din avionul său sfărîmat. Niște țărani se aflau acolo. El îi cheamă. Ei nu-l aud. „Nu mi-e nici foame, nici sete și nu sînt nici obosit", mărturisește el. Iar lumea în jurul lui începu să se schimbe. Totul era inundat de culori. S-ar spune că-i un răsărit de soare sau un asfințit reflectat de mii de oglinzi. Pămîntul și cerul au fost cuprinse de un delir de lumină. „Nu știu unde mă aflu. Mă rog. Uitasem că nu cred în religie. Mă rog, și ajutorul sosește". Pare o ființă din carne și oase care vine și-l liniștește pe pilot. Îi spune că schimbarea e bună pentru el și că trebuie să doarmă. Îi atinge ochii.

Cînd pilotul se deșteptă, intrase din nou în corpul lui. Nu mai reușea să-l părăsească. Prietenul misterios era acolo. „Gîndește-te foarte tare la un lucru care să nu aibă nici o legătură cu războiul !" Polonezul se strădui. Iată-l din nou la doamna Gascoigne. „Am senzații ciudate cînd vă așezați în același scaun cu mine — spune el. — Mă aflu între două lumi. Sînt aproape și totuși foarte departe..."

---

[1] Cea mai cunoscută se intitulează „Many Mansions".

Dowding nu va fi niciodată singur.

În capela de la Biggin Hill, sub geamul unei vitrine, de douăzeci şi cinci de ani este întoarsă zilnic fila unei cărţi de aur. Pe ea se poate citi numele celor care, decolînd în ziua aceea, nu s-au mai întors ; numele şi gradul lor. Uneori pagina este umplută pînă la ultimul rînd.

Sînt toţi băieţi de-ai lui Dowding.

66 Sqdn. Coltishall

Year 1940 Month	Date	Aircraft: Type	Aircraft: No.	Pilot, or 1st Pilot	2nd Pilot, Pupil or Passenger	Duty (Including Results and Remarks)
						Totals Brought Forward
July	9	Spitfire	N3036	Self	-	Convoy Patrol
"	10	Spitfire	N3036	Self	-	Interception Patrol — 1 Do. 88/109 Down in Sea 20 m. East of Winterton. Nbl Attkd. By 8 A/c. 3 of Crew Saved in Sea.
"	10	Spitfire	N3049	Self	-	Interception Patrol. No E.A.'s
"	10	Spitfire	P9431	Self	-	Cross-Country & Homble v. Northampton
"	12	Spitfire	P9316	Self	-	Homble to Coltishall
"	14	Spitfire	N3035	Self	-	Convoy Patrol (Leconfield)
"	15	Spitfire	N3035	Self	-	To Watton. Unload Guns. Re-arm. Refuel and Return
	16	Spitfire	N3035	Self	-	Weather Test - Yarmouth to Ca and Controlled Test

GRAND TOTAL [Cols. (1) to (10)]: 401 Hrs. 40 Mins.

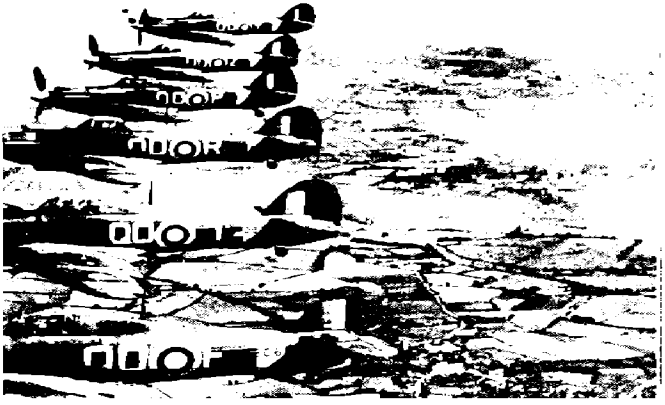
Totals Carried Over

Filă din jurnalul de bord al sergentului F.N. Robertson, primul care la 10 iulie 1940 a doborît un avion german, inaugurînd astfel bătălia Angliei.

De la pilotul Hermann Göring, comandantul escadrilei Richthofen...

...la Reichsmarschall-ul... Göring, şeful suprem al Luftwaffe-ului... De la Siegfried, la bătrîna doamnă obeză.

ra cîmpiei engleze.



SECRET

Telephone No: BUSHEY HEATH 1661 (6 lines)
BUSHEY HEATH 1666 (6 lines)

Telegraphic Address:
"AIRCHIEF, STANMORE."

HEADQUARTERS, FIGHTER COMMAND.
ROYAL AIR FORCE.
BENTLEY PRIORY.
STANMORE.
MIDDLESEX.

Reference — FC/S.19048. SECRET

16th May, 1940.

Sir,

I have the honour to refer to the very serious calls which have recently been made upon the Home Defence Fighter Units in an attempt to stem the German invasion on the Continent.

2. I hope and believe that our Armies may yet be victorious in France and Belgium, but we have to face the possibility that they may be defeated.

3. In this case I presume that there is no-one who will deny that England should fight on, even though the remainder of the Continent of Europe is dominated by the Germans.

4. For this purpose it is necessary to retain some minimum fighter strength in this country and I must request that the Air Council will inform me what they consider this minimum strength to be, in order that I may make my dispositions accordingly.

5. I would remind the Air Council that the last estimate which they made as to the force necessary to defend this country was 52 Squadrons, and my strength has now been reduced to the equivalent of 36 Squadrons.

6. Once a decision has been reached as to the limit on which the Air Council and the Cabinet are prepared to stake the existence of the country, it should be made clear to the Allied Commanders on the Continent that not a single aeroplane from Fighter Command beyond the limit will be sent across the Channel, no matter how desperate the situation may become.

The Under Secretary of State,
Air Ministry,
LONDON, W.C.2.

-2-

7. It will, of course, be remembered that the estimate of 52 Squadrons was based on the assumption that the attack would come from the continental coast so far as the defences might be outflanked in flight. We have now to face the possibility that attacks may come from Spain or even from the North coast of France. The result is that our line is very much extended at the same time as our resources are reduced.

8. I must point out that within the last few days the equivalent of 10 Squadrons have been sent to France, that the Hurricane Squadrons remaining in this country are seriously depleted, and that the more Squadrons which are sent to France the higher will be the wastage and the more insistent the demands for reinforcements.

9. I must therefore request that as a matter of paramount urgency the Air Ministry will consider and decide what level of strength is to be left to the Fighter Command for the defence of this country, and will assure me that when this level has been reached, not one fighter will be sent across the Channel however urgent and insistent the appeals for help may be.

10. I believe that, if an adequate fighter force is kept in this country, if the fleet remains in being, and if Home Forces are suitably organised to resist invasion, we should be able to carry on the war single handed for some time, if not indefinitely. But, if the Home Defence Force is drained away in desperate attempts to remedy the situation in France, defeat in France will involve the final, complete and irremediable defeat of this country.

I have the honour to be,
Sir,
Your obedient Servant,

Air Chief Marshal,
Air Officer Commanding-in-Chief,
Fighter Command, Royal Air Force.

fără îndoială că această scrisoare a urgentat cîștigarea bătăliei.

In Messerschmitt 110 fotografiat în cursul unei lupte de un pilot din R.A.F.

DANGER of INVASION

Last year all who could be spared from this town were asked to leave, not only for their own safety, but so as to ease the work of the Armed Forces in repelling an invasion.

The danger of invasion has increased and the Government requests all who can be spared, and have somewhere to go, to leave without delay.

This applies particularly to:—

SCHOOL CHILDREN
MOTHERS WITH YOUNG CHILDREN
AGED AND INFIRM PERSONS
PERSONS LIVING ON PENSIONS
PERSONS WITHOUT OCCUPATION
OR IN RETIREMENT

If you are one of these, you should arrange to go to some other part of the country. You should not go to the coastal area of East Anglia, Kent or Sussex.

School children can be registered to join school parties in the reception areas, and billets will be found for them.

If you are in need of help you can have your railway fare paid and a billeting allowance paid to any relative or friend with whom you stay.

If you are going, go quickly.

Take your
NATIONAL REGISTRATION IDENTITY CARD
RATION BOOK
GAS MASK

AND any bank book, pension payment order book, insurance cards, unemployment book, military registration documents, passport, insurance policies, securities and any stocks and shares.

If your house will be left unoccupied, turn off gas, electricity and water supplies and make provision for animals and birds. Lock your house securely. Blinds should be left up, and if there is a telephone line, ask the telephone exchange to disconnect it.

Apply at the Local Council Offices for further information.

Private Car and Motor Cycle owners who have not licensed their vehicles and have no petrol coupons may be allowed to use their cars undisguised for one journey only and may apply to the Police for petrol coupons to enable them to secure sufficient petrol to journey to their destination.

ESSENTIAL WORKERS MUST STAY
particularly the following classes:—

Members of the Home Guard
Observer Corps
Coastguards, Coast Watchers and Lifeboat Crews
Police and Special Constabulary
Fire Brigade and Auxiliary Fire Service
A.R.P. and Casualty Services
Members of Local Authorities and their officials and employees
Workers on the land
Persons engaged on war work, and other essential services
Persons employed by contractors on defence work
Employees of water, sewerage, gas & electricity undertakings
Persons engaged in the supply and distribution of food
Workers on export trades
Doctors, Nurses and Chemists
Ministers of Religion
Government Employees
Employees of banks
Employees of transport undertakings,
namely railways, docks, canals, ferries,
and road transport (both passenger and goods).

When invasion is upon us it may be necessary to evacuate the remaining population of this and certain other towns. Evacuation would then be compulsory at short notice, in crowded trains, with scanty luggage, to destinations chosen by the Government. If you are not among the essential workers mentioned above, it is better to go now while the going is good.

AUCKLAND GEDDES.

MARCH, 1941.

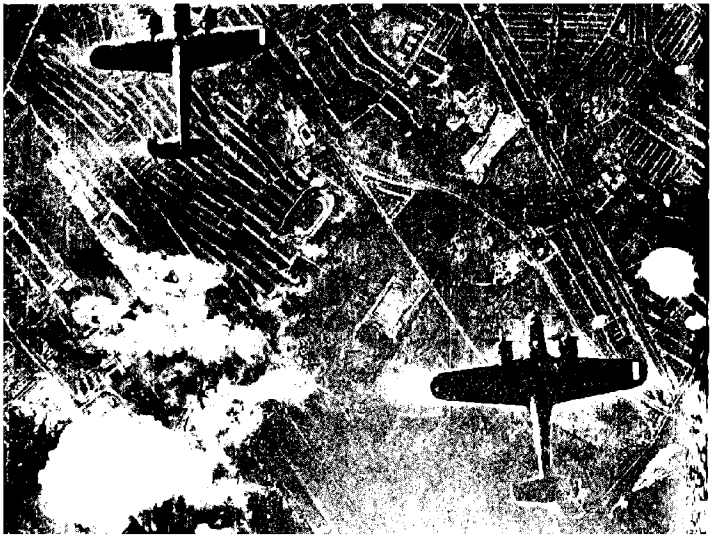
Cei de la sol se pregăteau pentru situațiile cele mai grele.

Fink, „curățitorul de canale", sărbătorind cu piloții lui victoria din 10 iulie 1940.

Doi ași ai R.A.F.-ului: Deere și Malan.

Göring cu Kesselring și Loerzer în fața Mării Mînecii.

Două Dornier 17 zburînd deasupra Londrei la 7 septembrie 1940.



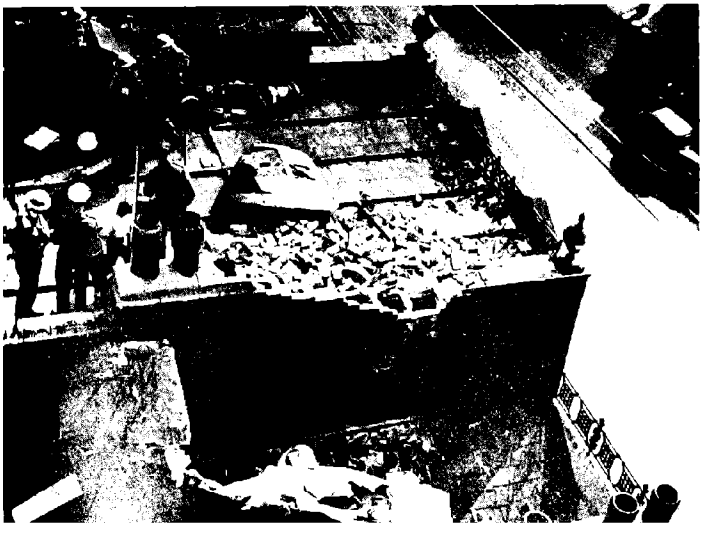
O „Walhalla" deasupra Biggin Hill-ului.

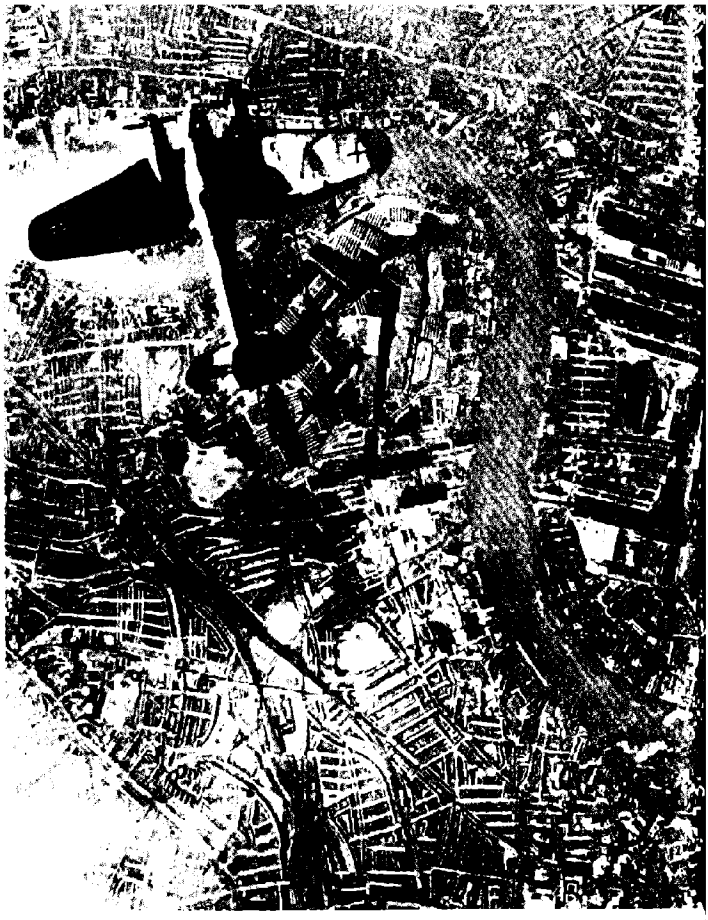
Echipajul unui Heinkel 111 este luat de la aparatul său doborît.

Alte avioane cad din cer.

Un Tommy face de pază pe aripa unui avion german.

Dornierul căzut pe acoperișul gării Victoria la 15 septembrie 1940.





Vestitul „U" al Tamisei.

Dire pe cerul Kent-ului la 18 septembrie 1940.

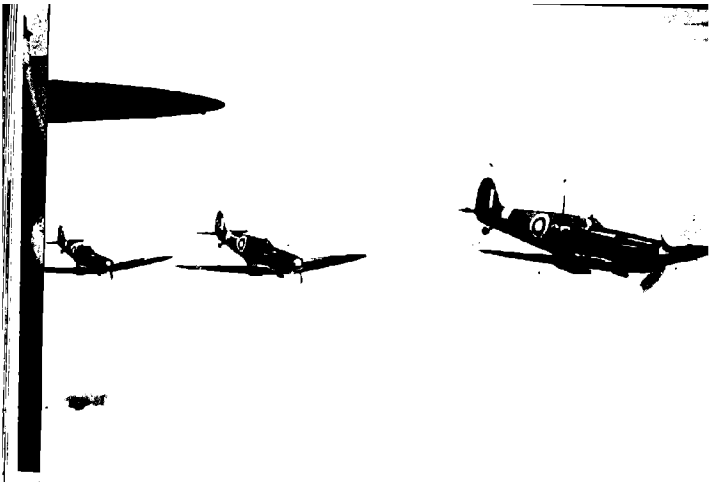
Piloți al escadrilei Burma în repaus.

Renumita baie a lui Mac Indoe...

... unde se refăcea obrazul „cobailor".

Piloți din R.A.F. gata să decoleze la cea mai mică alarmă.

Göring a redevenit Siegfried, dar prea tîrziu.



Avioane Spitfire din bătălia Angliei.

Winston Churchill.

Lei 8,75